

Innkalling

Møte: Havnestyret
Møtested: Skur 38, Vippetangen
Møtedato: 08.04.2026
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.

Saker til behandling

Type	Saksnr.	Sakstittel	
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	-
FS		Avgradering av saker	-
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	-
FS		Habilitet	-
ST	17/26	Reguleringsplan med konsekvensutredning for Sjursøybassenget, Nordre Sjursøykai, Kongshavn	-
ST	18/26	Justering av kostnadsramme prosjekt 12190117 Kneppeskjær øst	§ 23 1. ledd
ST	19/26	Status prosjekt 12290104 Tankskiputstikkeren	§ 23 1. ledd
ST	20/26	Status for nullutslippsplanen 2017-2025	-
ST	21/26	Hav Eiendom AS - Forberedende generalforsamling	§ 23 4. ledd
ST	22/26	Sluttrapport prosjekt 12190108 Rehabilitering Ekeberghaller	-
ST	23/26	Havnestyrets årshjul	-
ST	24/26	Havnestyrets egenevaluering	-
ST	25/26	Havnedirektørens orientering	§ 14 1. ledd

FS	Eventuelt	-
FS	Havnestyrets egentid med havnedirektør	-
FS	Havnestyrets egentid	-

Oslo, 27. mars 2026

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
17/26	Havnestyret	08.04.2026

Arkivsak: 25/269 - 18

Saksbehandler: Ingunn Kvernstuen / overingeniør

Reguleringsplan med konsekvensutredning for Sjursøybassenget, Nordre Sjursøykai, Kongshavn

Sammendrag:

Denne saken handler om Oslo Havn KF sitt behov for å omregulere deler av Sydhavna for å få nye kaier og arealformål industri/havn. Reguleringsforslaget skal også ta høyde for et vedtak om å samle utenriksfergene på Kongshavn. Saken er en videreføring av tidligere vedtak i havnestyre om regulering av Sjursøybassenget og Kongshavnbukta (sak 48/22).

Samlet utenriksfergeterminal er i plansammenheng et av flere eksempler på havneaktivitet som kan innpasses i Sydhavna. Det er flere spørsmål som må besvares i planens konsekvensutredninger, for å avklare hvorvidt det er fysisk mulig å samle utenriksfergene på Kongshavn. En viktig forutsetning for planarbeidet er derfor at eventuelle planer om omregulering på Vippetangen avvortes.

Saksfremstilling:

Som del av Fjordbyvedtaket ble Sydhavna Oslos permanente godshavn. I Fjordbyplanen heter det at byrådet skal «utrede hvorvidt Sjursøya kan utvides ved å fylle i sjøen slik at lange sammenhengende kaiflater oppnås og at slik utfylling også kan øke arealet betydelig».

Bakgrunnen for at Oslo Havn har behov for kapasitetsøkning i Sydhavna er tredelt;

1. håndtere fremtidig vekst i godstrafikken i tråd med overordnede planer og mål,
2. flytte eksisterende godsterminaler fra Filipstad, Grønlia og Vippetangen,
3. skaffe areal til framtidige logistikkbehov, spesielt for sirkulære formål.

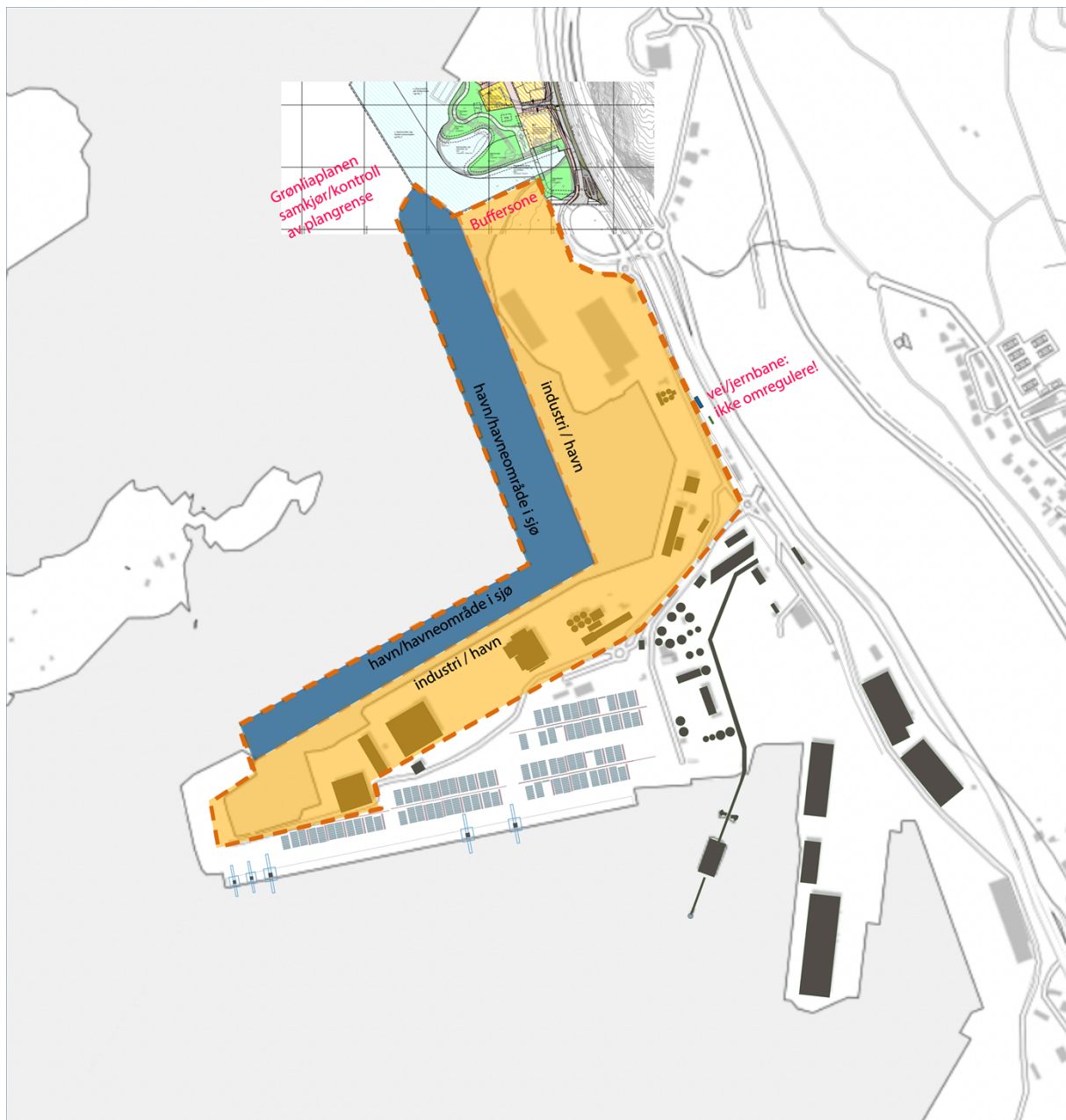
Det mangler fortsatt kaianlegg flere steder i Sydhavna, og tilstanden på eksisterende kaier er stedvis dårlig. Særlig gjelder dette Nordre Sjursøykai og Kongshavn.



Sydhavna med Kongshavn, Nordre Sjursøykai og Sjursøybassenget

For å utbedre og utvide kaianlegg og arealer i området Nordre Sjursøykai og Kongshavn må arealene omreguleres. Det ble avklart da Havnestyret i 2022 vedtok å utarbeide reguleringsplaner for å fylle igjen og bygge kai ved Sjursøybassenget og Kongshavnbukta (sak 48/22). Tilbakemeldingen fra Plan og bygningsetaten (PBE) var at kaiarealer i sjø også innenfor gjeldende regulering måtte innlemmes i planforslaget og at alt måtte konsekvensutredes. Krav om konsekvensutredning av arealer i sjø ble vesentlig skjerpet gjennom KU-forskriften av 2009, etter at Sydhavnplanen ble vedtatt.

HAV forsøkte i 2025 med et nytt planinitiativ, å begrense reguleringen til Sjursøybassenget. Planarbeidet ble stoppet av PBE, med beskjed om å innlemme Kongshavn og kaiarealer i sjø. PBE mente videre at omreguleringen må avvende beslutning om utenriksfergene.



Forslag til planavgrensning for ny plan med kombinert formål industri/havn og havn/havneområde i sjø.

Planforslag tilrettelagt for ulike havneaktiviteter inkludert utenriksferger

Havneutviklingen er dynamisk gjennom hele havnas livsløp. Å regulere havn handler derfor om å tilrettelegge for fleksibilitet over tid. I Oslo Havn er det fornuftig å operere med et 100-årsperspektiv, fordi krav til nye kaier er at de skal tåle bruk og belastning gjennom 100 år. Når kaiene er bygget, vil kaiene stå tilnærmet uforandret gjennom resten av levetiden.

Havneutviklingen på og ved kai, vil derimot være dynamisk gjennom hele livsløpet, jmf. veileder til kommuneplanens arealdel:

Veileder: Planlegging i Sjøområder (Kommunal- og moderniseringsdep. 2020):

- I sjøområdene kan både næringer, behov og kunnskapsgrunnlaget endres raskt, og kommunene bør ta hensyn til dette når de vurderer om kommuneplanens arealdel skal revideres.
- Utdaterte planer vil kunne utgjøre et hinder for slik utvikling

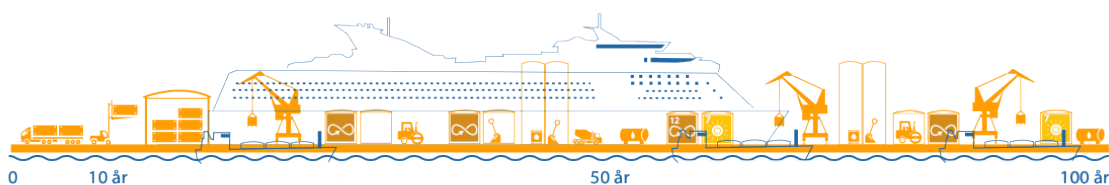
I motsetning til mer statiske byutviklingsprosjekter vil omregulering av havner beskrive eksempler på aktiviteter som naturlig og sannsynlig vil kunne operere innenfor planområdet.

Sannsynlige eksempler på aktiviteter på Kongshavn og Nordre Sjursøy kai er:

- massegjenvinningsterminal inkl. produksjon av betong og asfalt,
- sirkulærterminal for avfall sortert/bearbeidet i ulike salgbare fraksjoner,
- samlet utenriksfergeterminal.

Eksempelene er svært forskjellige og er derfor godt egnet til å utrede konsekvenser av planforslaget når det gjelder viktige tema som trafikk, støy, biologisk mangfold i sjø, risiko og sårbarhet mv.

Utenriksfergene er vesentlig større enn øvrige godsfartøy og anløper med hyppigere frekvens. Det er en tilleggsutfordring i en aktiv internasjonal havn, at utenriksfergene også frakter passasjerer og private kjøretøy. For å avklare hvorvidt det er fysisk mulig å samle utenriksfergene på Kongshavn, blir særegne utfordringer knyttet til utenriksfergene en viktig del av planens utredningsarbeid. En viktig forutsetning for planarbeidet er derfor at eventuelle planer om omregulering av Vippetangen avventes.



Illustrasjonen viser forskjellen på en boligregulering og en havneregulering i et 100-års perspektiv. I motsetning til boligprosjekter vil havneutviklingen være dynamisk gjennom hele kaiens livsløp.

Utenfor dagens regulerte kailinje er det behov for å omregulere deler av sjøområdet til industri/havn/havneområde i sjø. Behovet er særlig begrunnet med utenriksfergene som er betydelig større og som ikke kan etableres innenfor gjeldende regulering. Men det er også fra tid til annen behov for å etablere installasjoner som flåter, lektre eller ulike fortøyningsmuligheter i denne sonen.

Cowi har på oppdrag for PBE illustrert tre ulike kailøsninger for utenriksfergene på Kongshavn; sagtann, pir og lukeparkering. Alle tre stikker utenfor dagens regulerte kailinje. Alternativene brukes i planforslaget som eksempel på aktiviteter der det er behov for å utvide kaiareal også utenfor dagens regulerte kailinje.



Illustrasjonen viser hvordan kailøsningene utarbeidet av Cowi til utenriksfergeutredningen faller utenfor gjeldende regulerte kailinje.

Framdrift:

Forutsatt at HAV produserer plandokumenter mellom PBE sine tidsfrister og ingen ekstra utfordringer oppstår, kan en reguleringsplan med KU for deler av Sydhavna vedtas tidligst høsten 2027.

Økonomiske og administrative konsekvenser:

- Reguleringsplan med KU er beregnet til å koste opp mot NOK 3 millioner i 2026, med etterarbeid på ca NOK 500.000 i 2027. Planprosesser er vanskelige å budsjettere, men med et tydelig mål for arbeidet er det mulig å begrense merkostnadene.
- I tillegg kommer en transportanalyse til NOK 600.000 som skal ferdigstilles våren 2026.

Havnedirektørens vurderinger:

Havnedirektøren ser behov for omregulering i tråd med saksframstillingen. Havnedirektøren ser videre at planforslaget har potensial til å endre forutsetningene slik at HAV får omregulert de

områdene som i dag utløser krav om dispensasjoner. Havnedirektøren ser at planforslaget gir nødvendig handlingsrom til våre framtidige samfunnsoppgaver. Forslaget er ikke til hinder for en eventuell beslutning om samlet utenriksfergeterminal.

All omregulering innebærer risiko. En viktig strategisk utfordring blir å finne skjæringspunktet mellom en fleksibel plan som gir nødvendig handlingsrom for havneutvikling, mens planen samtidig fungerer som et tydelig og godt styringsverktøy for PBE, andre myndigheter, bystyret og berørte parter.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret ber administrasjonen om å initiere en omregulering av deler av Sydhavna som:

- a. endrer arealformål fra havn til kombinert formål havn/industri,
- b. tilrettelegger for arealutvidelse og kaianlegg på Kongshavn, Nordre Sjursøykai og Sjursøybassenget,
- c. tar høyde for et vedtak om å samle utenriksferger på Kongshavn.

Ingvar Meyer Mathisen

havnedirektør

Heidi Leander Neilson

fungerende avdelingsdirektør plan og utbygging

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
20/26	Havnestyret	08.04.2026

Arkivsak: 21/10471 - 23
Saksbehandler: Mikkel Mika / senioringeniør

Status for nullutslippsplanen 2017-2025

Sammendrag:

Oslo Havn KF (HAV) 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. I 2025 er 9 av tiltakene gjennomført, 4 er utredet og utgår, og 4 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.

Revidert handlingsplan har vært forberedt til politisk behandling. HAV har i flere omganger gitt innspill og avventer en endelig behandling.

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. HAV gjør store investeringer i 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. Vedlagt rapport gir en god oversikt på status og videre arbeid.

Havnestyret er kjent med målet om at HAV skal legge til rette for å redusere 85 % av klimagassutslippene i 2030. HAV jobber målrettet for å redusere utslippene med 85 prosent i 2030. I perioden 2017-2025 er utslippene redusert fra 47.700 tonn CO₂ til 31.505 tonn CO₂. Det inkluderer utslipp fra landaktiviteter. Det viser en reduksjon i perioden 2017-2025 på 34 prosent.

Havnestyret er kjent med at nullutslippsløsninger krever store investeringer. HAV har fullført prosjekter for 162,1 mill og prosjekter for 86,2 mill er under gjennomføring. Per i dag er det identifisert ytterligere prosjekter for 102,2 mill. Totalt blir det 350,5 millioner. HAV har mottatt og fått tilsagn fra Enova på ca. 109,6 mill og 17,3 mill fra Oslo kommune.

Havnestyret er kjent med at de fleste typer skip må bruke landstrøm og all landaktivitet må bli nullutslipp for å oppnå 65 % reduksjon i 2030. For å nå 85 % reduksjon må skipene investere i nye løsninger for å seile inn og ut på batteri eller nye drivstoff.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

For å nå 85 % målet må innsatsen fram til 2030 intensiveres med følgende:

1. HAV planlegger fortsatt å investere i nullutslippsløsninger med en klar målsetting om å redusere 65 % av klimagassutslippene i perioden 2017-2030.
2. HAV planlegger fortsatt å investere i ladeløsninger til skip, og tilrettelegge for flere grønne korridorer, slik at flere skip kan seile med nye drivstoff for å nå målet om 85 % i perioden 2017-2030.
3. HAV intensiverer dialogen med rederiene for å få flere skip til å ta i bruk landstrøm, lading og nye drivstoff fram til 2030.

Ingvar M. Mathisen

Havnedirektør

Heidi Leander Neilson

Fung. avd. dir. plan og utbygging

Vedlegg:

25.03.2026 Status for nullutslippplanen 2017-2025

Status for nullutslippsplanen 2017-2025



Innhold

Innhold.....	2
Sammendrag.....	3
Status nullutslippsplanen og veien til 2030	5
Sjøtransport og havnedrift står for 4 prosent av kommunens klimagassutslipp.....	7
Revidert klimastrategi 2040 vil belyse indirekte utslipp og mer sirkulære løsninger	8
Utslippene fra havn og sjøtransport 2025	10
Gjennomførte tiltak 2018-2025	10
Planlagte tiltak i 2026-2030.....	10
Utslippsreducerende tiltak for ulike skipssegment	11
Utslippsreducerende tiltak for landaktivitet.....	14
Utfordringer med å nå målet 85 prosent reduksjon i 2030.....	15
Tiltak for å møte utfordringene.....	16
Grønne korridorer	16
Pådriv for nye energibærere til skip	17
Mulig med vekst uten økte utslipp	18
HAVs delstrategi for energi i framtidens nullutslippshavn.....	20
Oslo Havn er derfor i ferd med å gå fra utvikling av enkeltstående elektrifiseringstiltak til å bygge et mer helhetlig energisystem, hvor produksjon, forbruk og batterier sees i sammenheng.....	20
HAVs delstrategi for energi – følger fem prinsipper	20
Gjennomførte tiltak for energiomstilling 2022 – 2025	20
Framtidig tiltak for å nå målene om energiomstilling	21
Investeringer og finansering av nullutslippshavna	23
Konklusjon	25
Relevante lenker	26

Skrevet av Emma Høysæter Minken, Mikkel Mika, Jens Eirik Hagen, Heidi Neilson
Forside, korrektur m.m Hans Kristian Riise.
Sist endret 20.3.26. Oslo Havn KF

Sammendrag

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 prosent av utslippene i 2030.

Handlingsplanen inkluderer reduksjoner fra all landaktivitet og inn- og utseiling til havnen. I 2025 er 9 av tiltakene gjennomført, 4 er utredet og utgår, og 4 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.

Oslo Havn jobber målrettet for å redusere utslippene med 85 prosent i 2030. I perioden 2017-2025 er utslippene redusert fra 47.700 tonn CO₂ til 31.505 tonn CO₂. Det inkluderer utslipp fra landaktiviteter. Det viser en reduksjon i perioden 2017-2025 på 34 prosent.

Sjøtransport og havnedrift i Oslo står for omtrent 4 prosent av kommunens totale utslipp. De største bidragsyterne i havna er utenriksferger, cruiseskip, containerskip og bulkskip.

Landstrøm og elektrifisering av ferger har hatt stor innvirkning for å redusere utslippene, men for å nå målene må flere skip gå over til nullutslippsdrivstoff, energieffektiviseringen på skipene må intensiveres og flere må ta i bruk landstrøm.

Gjennomførte tiltak i perioden 2018-2025:

- **Landstrøm:** Utenriksfergene har koblet seg på landstrøm siden 2011 (Color Line) og 2019 (Den gang DFDS, nå Go Nordic Cruise Line). Cruiseskip fikk landstrøm på Revierkaia i 2024 og bulkskip på Nordre Sjursøykai i 2022. Containerskip fikk landstrøm i 2025.
- **Elektriske lokalferger:** Nesoddfergene gikk over til batteridrift i 2019, og øyåtene ble elektrifisert i 2022/2023. Batteribytte hos hurtigåtene gjenstår.
- **Energistasjon:** På Grønlia er det etablert en offentlig tilgjengelig energistasjon for tunge kjøretøy med lading, biogass og biodiesel i 2024.
- **Miljødifferensiering:** Skip med lave utslipp har fått økonomiske insentiver gjennom Environmental Ship Index (ESI). I tillegg er det innført fritak for havnevederlag hvis skip under inn og utseiling seiler utslippsfritt.
- **EPI (Environmental Port Index) for cruiseskip.** De som velger å ikke koble seg på landstrøm betaler dobbelt så mye for å ligge i Oslo.
- **Energieffektivisering:** Havneinfrastruktur er forbedret med LED-belysning, solceller og energiledelsessystemer for optimalisering av strømforbruk. Skur 38 er rehabilitert etter strenge miljø- og ENØK-krav.
- **Ladeinfrastruktur:** Totalt ble det etablert 35 hurtigladere i 2025: 16 for terminalutstyr og tunge kjøretøy på Sjursøya, 9 på Yilport Terminal for terminaltraktorer og 10 for tungtransport, busser og taxi på Revierkaia i samarbeid med BYM. Nå er det 41 hurtigladere i havna.

Planlagte tiltak 2026-2030

For å nå 85 prosent reduksjon i 2030 må følgende tiltak gjennomføres:

- **Landstrøm til skip:** Cruiseskip på Filipstad (2026), tankskip (2027), bulk/salt-skip (2026/27), karbonfangstskip (2027)
- **Ladeinfrastruktur:** Lading til charterbåter ved Rådhusbrygge 2 (2026).
- **Nye drivstoff:** Inn- og utseilingen må bli utslippsfri. De store skipene må vurdere hydrogen, ammoniakk og biogass og lignende som potensielle energibærere.
- **Grønne korridorer:** Gjennom etablering av grønne korridorer kan Oslo Havn bidra til reduksjon av utslipp i hele transportsektoren. Samarbeid med havner og rederier i Danmark, Nederland og Tyskland er viktig for å etablere grønne sjøruter med nullutslippsskip.
- **Økt dialog:** Påvirke rederier til å bygge om skipene til landstrøm og koble seg raskt på.
- **Nettkapasitet:** Installere batteripakker i Sydhavna i 2026 for å redusere effekttopper.

Utfordringer og muligheter

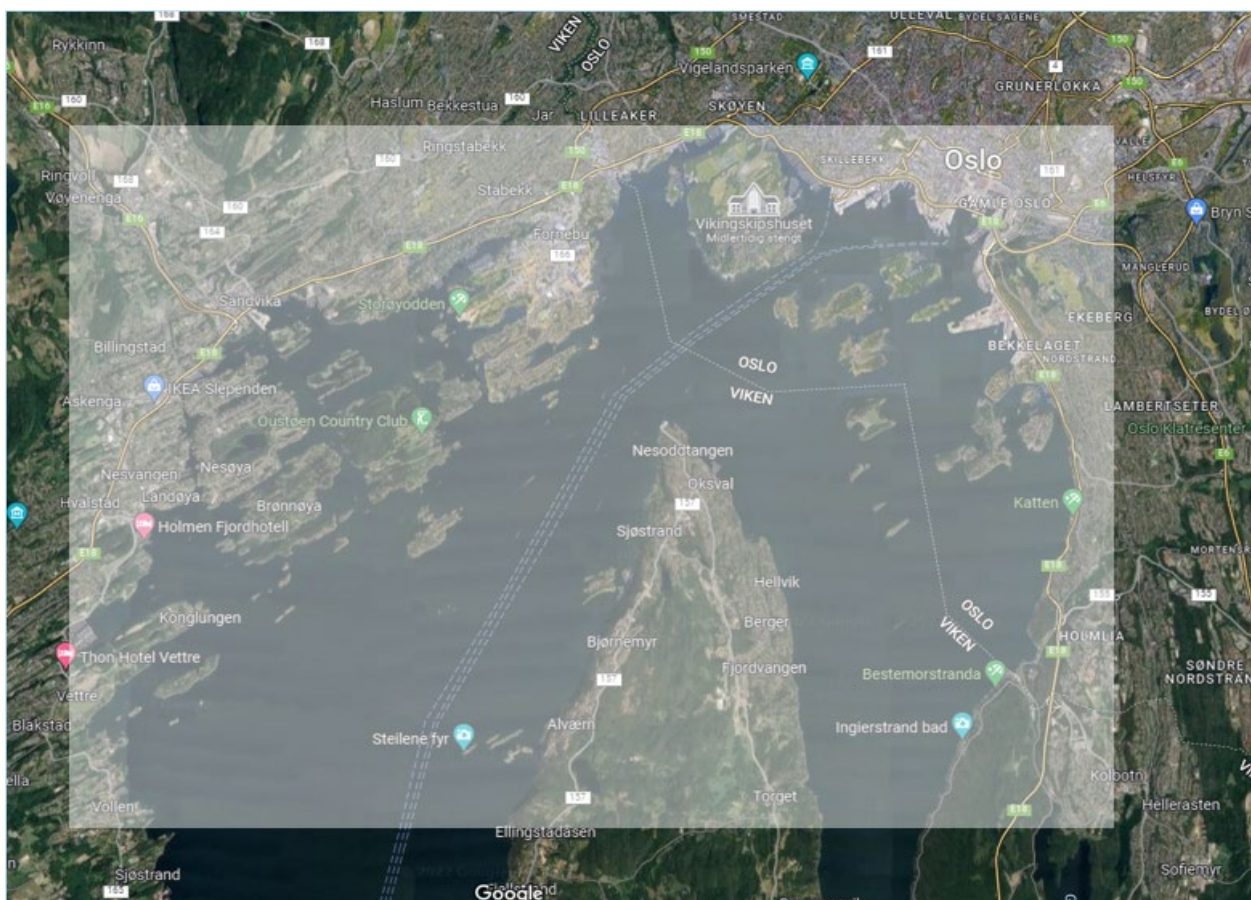
- **Teknologiske og økonomiske barrierer:** Mange gamle skip er ikke tilpasset landstrøm, og investeringene i nullutslippsløsninger er kostbart for rederiene. Det vil kreve oppfølging å få rederiene til å bygge om fartøyene og koble seg på landstrøm, særlig innenfor bulk- og containersegmentet.
- **Begrenset energikapasitet:** Nettkapasiteten i Sydhavna nærmer seg maksgrensen. Oslo Havn jobber derfor med økt energiproduksjon, enøk, smartere energistyring og bedre utnyttelse av kapasiteten gjennom deling, fleksibilitet og bruk av batterier.
- **Internasjonale krav:** Strengere globale og europeiske krav til skipsfart er nødvendige for å akselerere overgangen til nullutslipp. Utsettelse av innføring av internasjonale krav i International Maritime Organisation (IMO) i 2025 merkes. Avgifter på fossile drivstoff må settes slik at utslippsfrie alternativer blir konkurransedyktige, slik at markedet for nullutslippsdrivstoff kan utvikles.

Status nullutslippsplanen og veien til 2030

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 inneholdt 17 tiltak med mål om å kutte 85 prosent av utslippene i 2030.

Handlingsplanen inkluderer reduksjoner fra all landaktivitet og inn- og utseiling til havnen. I 2025 er 9 tiltak gjennomført, 4 er utredet og utgår, og 4 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.

Det vil fortsatt være utfordrende å nå målet om 85 prosent kutt. For å lykkes må rederier, internasjonale havner og alle næringer i havna bidra med egne investeringer og redusere utslipp.



Handlingsplanen omfatter utslipp i dette området, inkludert inn- og utseiling på 7 nautiske mil.

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 prosent i 2030 tilsier at havnen kan sitte igjen med ca. 7.000 tonn CO₂ i totale klimagassutslipp per år.

Det er et pågående og viktig arbeid å få mer gods til å komme sjøveien inn til Oslo. Tiltak 9.3.1 i tabellen under er derfor satt opp igjen som videreføres.

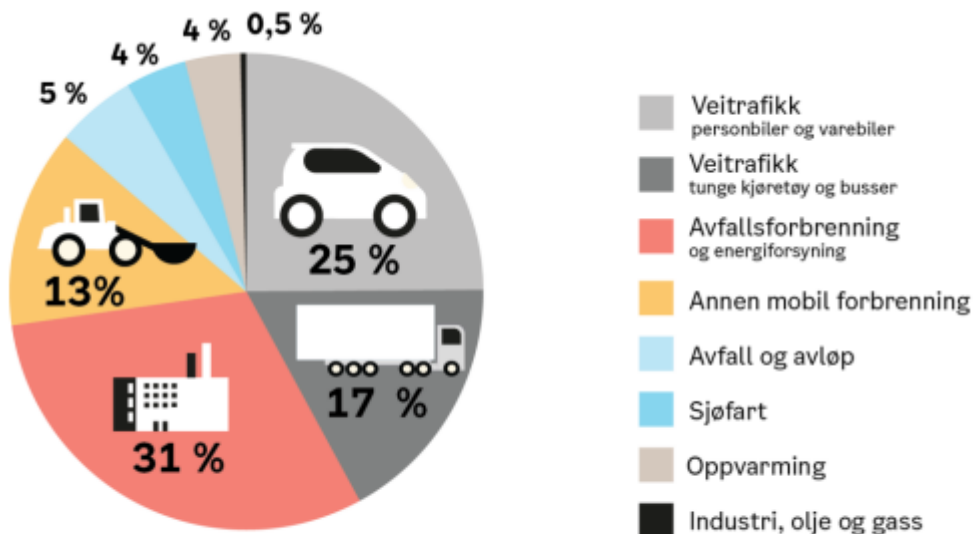
Tiltakstabellen fra nullutslippsplanen med status oppdatert med gjennomførte tiltak i 2025.

✓ viser gjennomførte 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 %	✓
Anbefalinger for nye tiltak	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	-	→
	9.3.2	Utslippsfri drift på Nesoddbåtene (linje B10)	2018-2019	4200 / 8 %	✓
	9.3.3	Utslippsfri drift på Ruters hurtigbåttlinjer (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 står for 4 prosent av kommunens klimagassutslipp

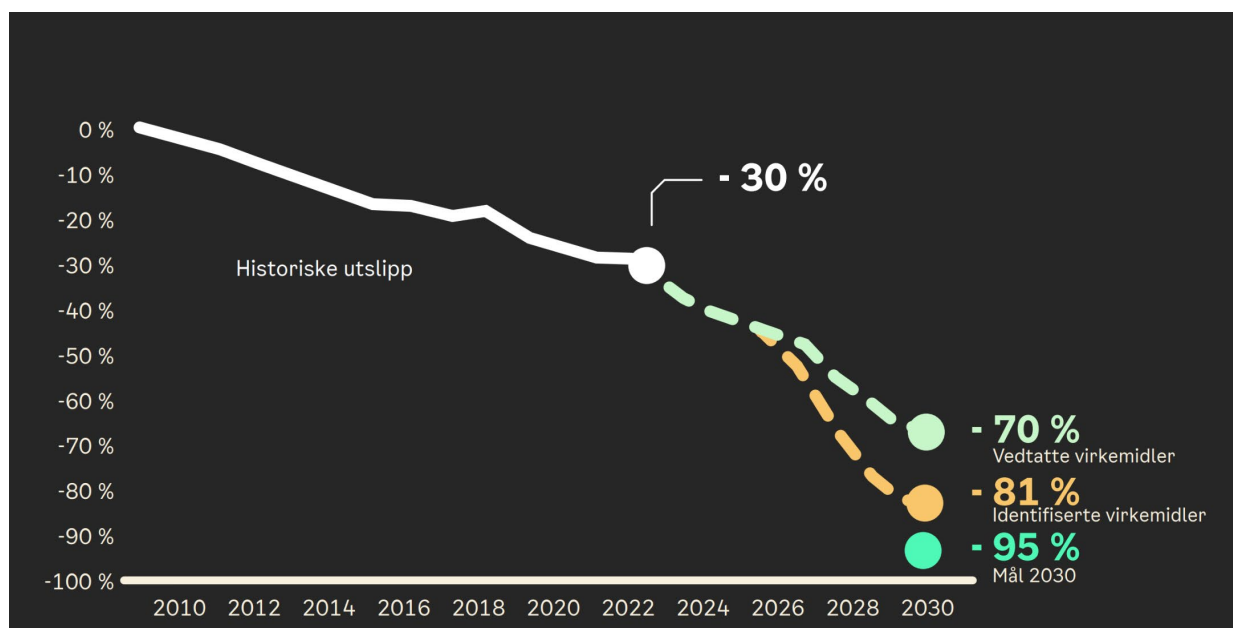
Av Oslo kommunes totale direkte klimagassutslipp, står sjøtransport og havn for ca. 4 prosent. Oslo Havn reduserer utslipp i flere av sektorene i kakediagrammet under. Rehabilitering av kaia til karbonfangstskip muliggjøre reduserte utslipp fra avfallsforbrenning. Lading og biogass til tunge kjøretøy og betongbiler reduserer utslipp fra annen mobil forbrenning. Lading på Revier legger til rette for elektriske busser og taxi, som reduserer utslipp i veitrafikk. Mens energistasjonen på Grønlia er spesielt tilpasset tunge kjøretøy og tilbyr lading, biodiesel og biogass som bidrar til reduserte utslipp fra veitrafikk i denne kategorien.



Figur 3: Andel av utslippene per sektor i Oslo i 2023. Kilde: Miljødirektoratet

Skip er den mest energieffektive transportformen og havna er viktig for byen og regionens forsyning. En effektiv og veldrevet havn med miljøvennlig skip, som tilrettelegger for mer sjøtransport, vil også bidra til byens bærekraftige vekst uten at transportutslippene øker.

Oslo Havn sitt samfunnsoppdrag er å sikre gode vilkår for sjøtransporten, samtidig kan havna bidra til reduserte utslipp og mer bærekraftig transport i byen og regionen.



Oslo kommunes prognose for reduserte direkte klimagassutslipp fram til 2030.

Oslo kommune har i perioden 2009-2023 redusert de direkte utslippene med 30 prosent. I egen drift (kun kommunens etater og foretak) har kommunen redusert med 92 prosent i perioden 2009-2025. Målet for kommunen er å redusere 95 prosent i totale direkte utslipp i 2030.

Revidert klimastrategi 2040 vil belyse indirekte utslipp og mer sirkulære løsninger

Dagens klimastrategi i Oslo kommune gjelder til 2030. Nå ønsker byrådsavdelingen for miljø og samferdsel å løfte blikket ytterligere frem i tid. Klimaetaten skal derfor utarbeide et faglig grunnlag for nye klimamål og delmål mot 2040. Mens målet om 95 prosent utslippskutt innen 2030 ligger fast, skal det nye faggrunnlaget se bredere på klimaomstilling. Klimaetaten skal foreslå mål for klimatilpasning, naturlig karbonlagring, negative utslipp, indirekte utslipp og energi. Overordnede veivalg for Oslo kommune, og byen som helhet, skal vurderes.

Oslo Havn står for 4 prosent av Oslo kommunes direkte utslipp, samtidig som havna bidrar til forsyninger til større deler av Østlandet. Havna er et logistikk-knutepunkt mellom land- og sjøtransport. Havna bidrar allerede i dag til lavere indirekte utslipp til kommunens bygg- og anleggsvirksomhet ved at lavkarbon sement og betong fra havna kan kjøre elektrisk eller biogassbasert til bygg og anleggsplasser i Oslo. Målet til kommunen er å jobbe for lovhjemmel slik at nullutslipp på byggeplasser og transport til og fra gjøres gjeldende for alle, ikke bare i offentlig anskaffelser.

Sirkulære løsninger skal trappes opp i kommunen. I Oslo kommune sin temaplan for sirkulær økonomi mot 2030 (avsnitt 4.2.3) står det at «for få, for små og feil lokaliserte arealer gir høye logistikk- og transportkostnader, som betyr at sirkulære løsninger ikke blir økonomisk bærekraftige». Oslo Havn KF, Renovasjons- og gjenvinningsetaten og aktørene i verdikjedene for avfallshåndtering har gjennom flere prosjekter samarbeidet om å utvikle løsninger for økonomisk bærekraftig sirkulærøkonomi. En viktig regulerings teknisk barriere er begrensinger i

arealformål som hindrer at sentrale aktiviteter skjer på riktig sted. Dette gjelder både renovasjon og havneformål, og har som konsekvens at kostnader, arealbruk og transport blir høyere enn nødvendig.

Mottak, industri og markeder for sekundære råstoff er i stor grad knyttet til internasjonale markeder. Det betyr at sjøtransport ofte er en forutsetning for økonomisk bærekraftige sirkulære løsninger.

I temaplanen står det videre: *"For å styrke Oslo Havns rolle i den sirkulære økonomien, er det behov for å redusere barrierer knyttet til areal, som ble identifisert i Utredning med tiltak for utslippsfri og ressurseffektiv avfallshåndtering i Oslo og i faggrunnlaget til denne temaplanen".*

Arealbarrierene i havna er særlig knyttet til «arealformål havn» som ikke tillater enkel tilpasning og bearbeiding av avfallsbaserte fraksjoner. For å bidra til å redusere arealbarrierene har Oslo Havn startet en planprosess for å omregulere deler av Sydhavna fra «formål havn» til «formål havn/industri».

Tildelingsbrevet til Oslo Havn

I tildelingsbrevet for 2025 og 2026 har Oslo Havn blitt bedt om å bistå i arbeidet med revidert handlingsplan for nullutslippshavna. Oslo Havn har bidratt med utslippsdata, vurdert virkemidler, og rapportere effekter i klimabudsjettet kvartal og tertial og samt årlig til klimabudsjettet. Oslo Havn er bedt om å bistå i oppfølgingen av MoUen om grønn korridor mellom Rotterdam og Oslo, og gi innspill til flere mulige samarbeid. Arbeidet med grønn korridor følges opp i Grønt Skipsfartsprogram (GSP) og med organisasjonen for verdens mest klimaambisiøse byer «C40».

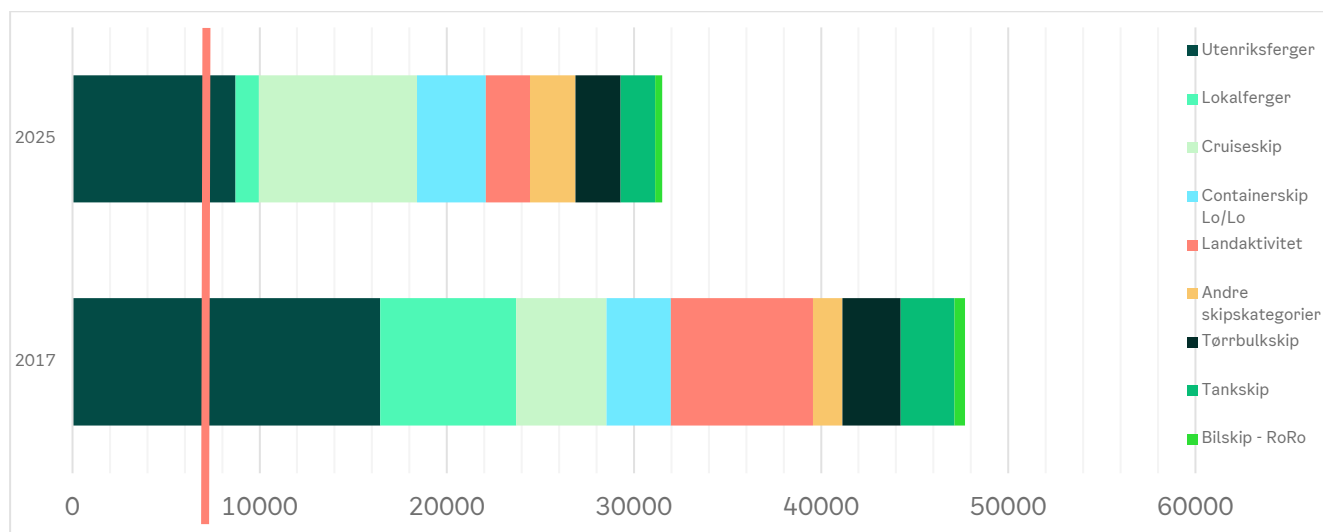
Det nye i klimabudsjettet for 2026 er blant annet krav til utslippsfri transport i nye kontrakter, utslippsfri massetransport og bygg- og anleggsplasser, samt tiltak for å redusere indirekte utslipp og øke energieffektiviteten i havnas bygninger. Dette er et løpende arbeid i Oslo Havn.

Nullutslippsplanen er nevnt i tildelingsbrevet der det bl.a forventes at Oslo Havn skal legge til rette for økt bruk av landstrøm for container- og cruiseskip, etablere landstrøm for tankskip, jobbe med utskiftning til nullutslippsmaskiner i egen maskinpark, og følge opp at havnas kunder også investere i nullutslippsutstyr. Denne statusrapport gir utfyllende svar på arbeidet.

Oslo Havn skal også kartlegge og gjennomføre energitiltak, skifte til LED-belysning og installere solcelleanlegg på egne bygg. Havna skal også følge opp ulike kommunale satsninger på miljø innen plastreduksjon, biologisk mangfold og sirkulærøkonomi.

Utslippene fra havn og sjøtransport 2025

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 prosent i 2030 tilsier at havnen kan sitte igjen med ca. 7.000 tonn CO₂ i totale klimagassutslipp per år.



Status på klimagassutslipp med ny baseline 2017 og totale klimagassutslipp i 2025 med ny metode. Rød linje viser 7.000 tonn som er utslippet havnen kan ha igjen etter 85 prosent reduksjon.

Gjennomførte tiltak 2018-2025

- Landstrøm til utenriksfergene til København på Vippetangen i 2019
- Nesoddfergene lader på Rådhusbryggene i 2020
- Øybåtene seiler mellom øyene på batteridrift i 2023
- Landstrøm til sement og tørrbulkskip på Nordre Sjursøykai 2022
- Ladeinfrastruktur til helelektrisk taubåt 2024
- Landstrøm til cruiseskip på Revier 2024
- Ladeinfrastruktur samt biodiesel- og biogass-stasjon til tunge kjøretøy på Grønlia 2024
- Lading til terminalutstyr og tunge kjøretøy på Sjursøya, 16 hurtigladere i 2025
- Landstrøm til containerskip på Søndre Sjursøykai 2025
- Lading til turbusser og terminalutstyr på Revier, 10 hurtigladere 2025
- Mobilt landstrømanlegg til f.eks. Hurtigruta og bulkskip i Sydhavna 2025
- Differensiering av havnevederlag som fremmer økt bruk av landstrøm og nullutslippsfartøy

Planlagte tiltak i 2026-2030

- Jobbe med etablering av flere grønne korridorer
- Påvirke rederier til ombygging til landstrømtilkopling
- Kartlegge rederienes planer for å redusere utslipp
- Landstrøm til cruiseskip på Filipstadkaia i 2026

- Ladeinfrastruktur på Rådhusbrygge 2, 6 hurtigladere til charterbåter i 2026
- Installasjon av batteripakker i Sydhavna til redusering av effekttopper i 2026
- Landstrøm til tankskip i 2027
- Landstrøm på Kneppeskjærkaia og til karbonfangstskip i 2027
- Landstrøm til bulkskip/salt i 2026/27

Oslo Havn vil før 2030 ha landstrøm til de fleste skipssegment. Men det vil fremdeles gjenstå et gap for å nå 85 prosent reduksjon. Nøyaktig hvor mye som vil gjenstå, er avhengig av hvor mange av skipene som kan bruke landstrøm, og hvor mange skip som kan seile utslippsfrit.

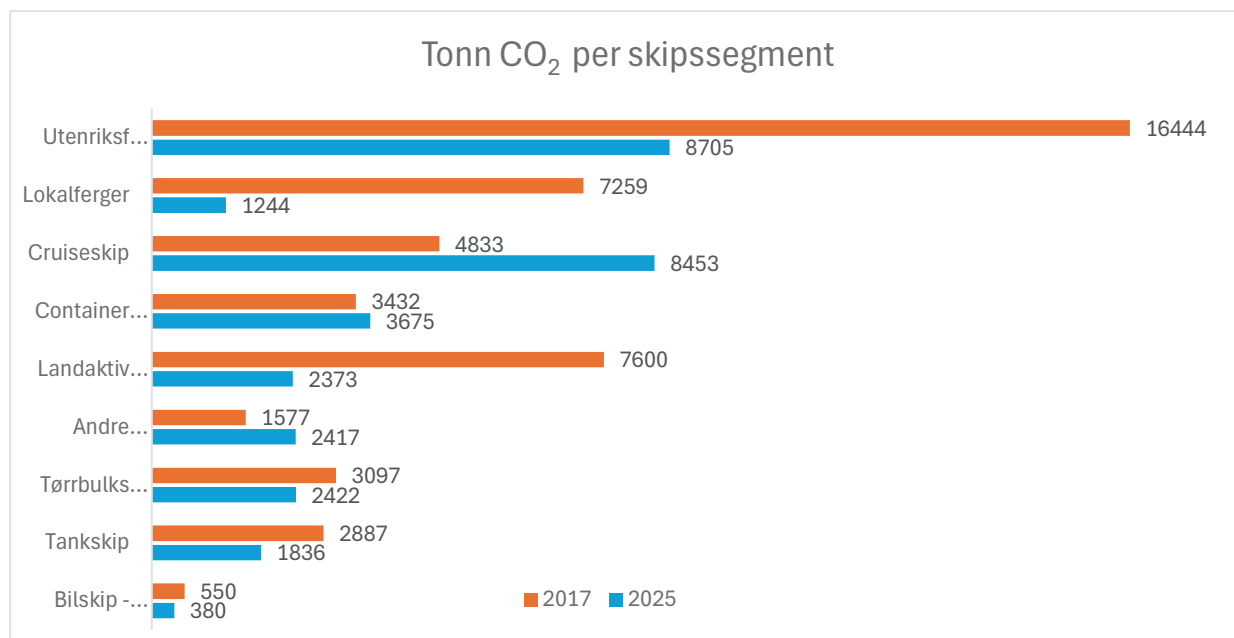
Det største enkelttiltaket for å nå 85 prosent reduksjon vil være at utenriksfergene seiler på nye drivstoff med lavere CO₂ utslipp enn i dag. Det kan være hybrid drift, flytende biogass, hydrogen eller karbonfangst.

Utslippsreducerende tiltak for ulike skipssegment

Utenriksfergene

Utenriksfergene er det segmentet som har redusert mest utslipp med landstrøm. Det kommer to skip hver dag hele året: Color Lines rute Oslo-Kiel og Go Nordic Cruise Lines rute Oslo-København. Alle fire skipene bruker landstrøm. Stena Lines rute mellom Oslo og Frederikshavn ble lagt ned i 2020. Stena Line brukte også landstrøm på Vippetangen.

Landstrømstiltakene er supplert med elektrifisering av en boiler på ett av Color Lines skip som reduserer utslipp ytterligere. Utslippene fra utenriksfergene er i perioden 2017-2030 redusert fra 16.500 tonn CO₂ i året til ca. 8.700 tonn. Noe av reduksjonen skyldes at Stena Line la ned sin rute. Color Line sitt landstrømsanlegg ble tatt i bruk i 2012 og ga effekt før baseline i 2017.



Stolpene viser klimagassreduksjon per skipssegment inkludert inn- og utseiling til Oslo havn.

Cruiseskip

Utslippene fra cruiseskip har økt i takt med flere anløp. I 2017 anløp 101 cruiseskip Oslo, som utgjorde 4.800 tonn CO₂e. I 2025 anløp 174 cruiseskip som utgjorde 8.500 tonn CO₂e. Det er forventet vekst opp mot 200 årlige cruiseanløp i Oslo. Siden 2022 har antall cruiseanløp økt grunnet krigen i Ukraina, fordi cruiserederier seiler heller til nordiske havner enn St. Petersburg.

Landstrømanlegget til cruise på Revierkaia ble ferdigstilt i 2024. I 2025 hadde Revierkaia totalt 90 anløp, med 37 tilkoblinger på landstrøm. Landstrøm vil ha stor effekt på cruiseskipene ettersom de seiler sakte inn og gjerne ligger til kai i 24-48 timer. Landstrømanlegget på Filipstad er under bygging og settes i drift sommeren 2026. De største cruiseskipene anløper Filipstad. De bruker mer strøm. Landstrøm blir derfor et veldig effektivt tiltak.

I 2025 anløp 90 cruiseskip Revierkaia, hvorav 44 kunne bruke landstrøm. 37 av de 44 skipene ble tilkoblet landstrøm. I 2026 er det forventet 49 cruiseskip på Revierkaia som kan bruke landstrøm. Flere og flere cruiseskip kan og ønsker å ta i bruk landstrøm og de største cruiseskipene er klare for landstrøm.

Oslo Havn bruker Environmental Port Index (EPI) for cruiseskip. Cruiseskip som velger å ikke koble seg på landstrøm, må betale dobbelt så mye for å ligge i Oslo. Slike insentiver motiverer cruiserederiene til å bruke landstrøm.

Containerskip

Utslipp fra containerskip har økt i takt med flere anløp. I perioden 2017-2025 er utslippene økt fra 3.432 til 3.675 tonn CO₂e. Vi ser økt antall timer liggetid i havna: Fra 5.300 timer i 2017 til 6.655 timer i 2025.

Landstrøm til containerskip var klart høsten 2025. Det krever ytterligere oppfølging for å få skipene til å bygge om fartøyene og koble seg på. Det kommer kun mindre containerskip til Oslo med ca. 500-1.000 (TEU) tyvefots containere kapasitet. Utfordringen er at rederiene prioritere å bygge om store oversjøiske containerskipa til landstrøm først siden de skipene står for de største utslippene. Så langt har ett rederi gjort seg klare for å bruke anlegget, men disse skipene vil ikke anløpe før 2027/28. Container-feedere er et krevende segment å drifte for rederiene. Oslo Havn jobber med å komme i dialog med en del av rederiene som anløper havna ofte.

I 2025 innførte Oslo Havn en rabattordning med 20 prosent avslag for godsskip som bruker landstrøm.

Andre skip

Denne kategorien skip er f.eks. slepebåter, forskningsfartøy, marinefartøy, skoleskip, redningsfartøy og mer. Her har utslippet i perioden 2017-2025 gått opp fra 1.600 tonn CO₂e til 2.417 tonn CO₂e.

En mulig grunn til økte utslipp i denne kategorien kan henge sammen med at flere marinefartøy har besøkt Oslo Havn. Det er også flere skip som har "AIS-sender" ombord, slik at satellittsystemet fanger opp flere typer skip med deres estimerte utslipp nå enn før.

Tørrbultskip

Tørrbultsegmentet har i perioden 2017-2025 redusert utslippene fra 3.100 tonn CO₂e til 2.422 tonn CO₂e. I 2025 ble sementskipet Fjordkalk, som ligger på landstrøm, lagt i skipssegmentet «andre skip» siden det er en leker. Med bruk av landstrøm ser vi at Fjordkalk bidro til å redusere 162,2 tonn CO₂e i 2025. Landstrøm til bultskipene ble etablert i 2022. To sementskip bruker landstrøm fast i Sydhavna. Sementskipene bruker mye energi for å blåse sement opp i siloene. Landstrøm er derfor et effektivt tiltak.

To aktører i havna leverer ferdigbetong til byen og regionens mange bygg- og anleggsprosjekter. Betong består av sement, sand/grus og vann. Fra sommer 2026 vil et helelektrisk bultskip, som seiler mellom Svelvik og Oslo, levere sand i Oslo havn. Et annet pågående prosjekt er Heidelberg's bultskip som skal seile på metanol. Det frakter sement fra Brevik som også har karbonfangst.

Lokalfarger

Lokalfergene har redusert utslippene kraftig fra 7.300 tonn CO₂e i 2017 til 1.244 tonn CO₂e i 2025. I 2024 var utslippene estimert til å være 4.395 tonn. Den dramatiske nedgangen fra 2024 skyldes justeringer i estimatene knyttet til hjelpemaskineriet i disse mindre passasjerskipene. Nedgangen fra 2017 er reell, men endringen skjedde nok tidligere enn 2025.

Hurtigbåtene til Drøbak og Slemmestad gjenstår å elektrifisere. Det er forventet at batteribytte tas i bruk på begge båtene i 2026. Det var noe utskifting av båtene i 2025.

I denne kategorien er også noen charterbåter inkludert. Våren 2026 bygger Oslo Havn seks nye ladepunkter til charterbåter på Rådhusbrygge 2. Et av ladepunktene skal brukes av Brisen til Brim Explorer. Resterende lading er tilgjengelig til andre nye brukere i dette skipssegmentet.

Tankskip

Utslippene fra tankskip er i perioden 2017-2025 redusert fra 2.900 tonn CO₂e til 1.836 tonn CO₂e. Dette kan skyldes kortere liggetider i havn enn før. Liggetiden er redusert fra 5.600 timer i 2017 til 3.021 i 2025. Noen tankskip bruker LNG, som også reduserer utslippene. Under tankskip vil det komme en ny kategori, gasskip, når karbonfangstskipene starter sine anløp i 2027/28. På nye Kneppeskjærkaia bygges det klart til landstrøm. Det vil også ha en støydempende effekt.

Tankshipsutstikkeren tar imot flydrivstoff, diesel og bensin. Tankskipene pumper drivstoff i land i nørgater og bruker slik mye energi. I tillegg ligger tankskipene lenge til kai for å losse. Landstrøm vil derfor være et effektivt tiltak, men løsningen er mer komplisert pga mulig brannfare. En tilleggsgevinst vil være at landstrøm til tankskipene vil gi mindre av den lavfrekvente lyden som skaper vibrasjoner.

Bilskip

Det har ikke vært store endringer i denne kategorien, utslippene er redusert fra 550 til 380 tonn CO₂e. RoRo lasteskipene (roll on - roll off) kommer inn 1-2 ganger i uken, med leveranser til Møller som ligger på Bekkelagskaia.

EU vurderer å inkludere Ro-ro skip i nye lavutslippskrav (AFIR). Det kan bety at Oslo Havn blir nødt til å tilby landstrøm til bilskipene, selv om utslippene er lave og uten Enova støtte.

Utslppsreduserende tiltak for landaktivitet

Oslo Havn KF har tatt i bruk elektriske maskiner og kjøretøy. Det er bygd mange ladeløsninger og flere kunder har investert i elektrisk utstyr. I tillegg har den nye betongfabrikken til Heidelberg bygd nye løsninger med elektrisk bånd istedenfor å bruke hjullastere på diesel. Sammen med aktørene i havna er utslippene fra landaktiviteten redusert i perioden 2017-2024 fra 7.600 tonn CO₂e til 2.373 tonn CO₂e (kilde: NILU 2024).

I 2025 har operatørene på containerterminalen (Yilport og Maritime Truck) tatt i bruk tre elektriske terminaltraktorer, ytterligere tre leveres i 2026, i tillegg til tre reachstackere som kommer i utgangen av 2026. Det betyr at det meste av utstyret på containerterminalen i Oslo blir elektrisk i løpet av 2026.

Oslo Havn tester ny teknologi fra Elonroad sammen med containeroperatøren Yilport og Maritime Truck. Ladeskinner testes slik at utstyr kan lade mens de venter på tomgang. Det kan minimere ladepausene og batteriene man kjøper er mindre og gjør utstyret rimeligere.

Oslo Havn har nå etablert totalt 41 hurtigladedepunkter for tunge kjøretøy, inkludert energistasjonen på Grønli. I 2025 ble det åpnet 16 ladepunkter ved Ekeberghallen for tunge kjøretøy, 9 ladepunkter hos Yilport og det er 10 ladepunkter for busser ved Revierkaia.

Oslo Havns kjøretøypark og båter har vært fossilfri siden 2018 fossilfri. Fra 2026 gjenstår det 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 KF har siden 2017 redusert egne klimagassutslipp fra biler, båter og maskiner fra 140 tonn per år til 2 tonn CO₂e i 2025. Prosjekter og anleggsdrift i 2025 bidro til 75 tonn CO₂e.

Oslo Havn KFs direkte utslipp er redusert med 99 prosent siden 2018 med overgangen til elektrisk og noe biodiesel på båtene og noe utstyr. Slik er Oslo Havn KF med på å redusere kommunens direkte utslipp som i 2025 var beregnet til 92 prosent siden 2009 ifølge kommunes klimarapportering.

Utfordringer med 85 prosent reduksjon i 2030

Basert på tiltakene som til nå er identifisert kan Oslo Havn bidra til å redusere utslippene med 65 prosent. Det betyr at alle skipene bruker landstrøm og all håndtering av gods og varer på land blir utslippsfritt.

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

Oslo Havn har et miljøbidrag for å finansiere nullutslippsløsninger. Skipene betaler per bruttotonn. Det betyr at de største skipene betaler mest. Miljøbidraget for godsskip vurderes som et insentiv for at flere tar i bruk landstrøm. Målet er at flere bruker landstrøm og at det skipene kobler seg raskt på ved ankomst.

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.

EU kravene innebærer at containerskip og cruiseskip over størrelsen på 5.000 brutto tonn blir pålagt å bruke landstrøm i 2030. Alle større havner som inngår i EUs TEN-T nettverket skal fra og med 2030 tilby landstrøm for at opptil 90 prosent av skipene skal kunne koble seg på. Oslo og Narvik er TEN-T havner i Norge. European Sea Port Organisation (ESPO) har foreslått en endring, om at Ro-ro skip (eks. bilbåter) skal inkluderes i dette initiativet. Mange bilbåter er i dag klargjort for landstrøm.

For å sikre at skip faktisk kan overholde kravene, er også havnene pålagt å bygge ut nødvendig infrastruktur. Ifølge EU-regelverket må havner ha landstrømanlegg som muliggjøre opptil 90 prosent til container- og cruise- og passasjerskip i 2030. Dette følger av både FuelEU Maritime og Alternative Fuels Infrastructure – Mobility and Transport (AFIR). Havner i Europa har, via ESPO, foreslått å imøtekomme kravet ved å inkludere ro-ro, og samtidig senke kravet til 75 prosent påkobling. Dette skyldes at mange havner har ikke bygd nok landstrøm.

Container- og cruiseskip som anløp Oslo Havn i 2025 over 5.000 bruttotonn ville betydd at:

- 92 prosent (36 av 39) av containerskip måttet koplet seg på landstrøm
- 96 prosent (56 av 58) av cruiseskip måttet koplet seg på landstrøm
- 100 prosent (4 av 4) av utenriksfergene måttet koplet seg på landstrøm

Det er forventet at med en tilkoplingsplikt senest i 2030 vil utslippene i havner reduseres mye.

Oslo Havn introduserte nye insentiver i 2026 for å få flere skip til å velge nullutslippsløsninger. Oslo Havn har valgt å premiere de som anløper med nullutslippsskip, med å gi 100 prosent

rabatt i kaivederlag. Bulk- og containerskip som bruker etablerte landstrømsanlegg kan få 20 prosent rabatt. I tillegg videreføres Environmental Port Index (EPI) for cruiseskipene, som gir 100 prosent økning i havnevederlaget dersom de velger å ikke bruke landstrøm på Revierkaia og Filipstad etter testperioden er fullført.

Tilkoblingsgrad og tilkoblingstid er avgjørende for å lykkes med større utslippskutt. Her har flere havner i landstrømnettverket gått sammen og jobbet fram effektive rutiner ved å dele kunnskap og erfaringer.

Oslo Havn vil fortsette å jobbe sammen med andre havner og myndigheter om krav til bruk av landstrøm. I 2026 er det forventet at det vil komme en ny avstemming for IMO's Net Zero Framework etter utsettelsen i 2025, grunnet ny administrasjon i USA. Dette vil kunne bidra til ytterligere driv når det kommer til omstillingen for skipene globalt inkludert de som anløper i Oslo havn.

Tiltak for å møte utfordringene

85 prosent reduksjon i 2030 vil kreve at nesten alle skip må bruke landstrøm, og flere av de store passasjerskipene må ta i bruk lav eller nullutslippsdrivstoff.

Gjennom arbeidet med nullutslippsplanen er ytterligere tiltak identifisert og gjennomført. En revidert handlingsplan er utarbeidet og ligger til politisk behandling. Den vil inneholde nye tiltak for å beskrive hvordan vi kan nå målet om 85 prosent reduksjon i 2030.

Grønne korridorer

Grønne korridorer er målrettet og praktiske virkemidlene for å redusere utslipp og få interessenter i transportsektoren til å gjennomføre konkrete tiltak i samarbeid med havna.

Grønne korridorer fungerer som pilotområder hvor nye løsninger kan realiseres raskere enn i resten av den globale flåten. De skal demonstrere at maritime nullutslippsløsninger er teknisk, operasjonelt og kommersielt gjennomførbare.

Når skip bruker nye drivstoff, landstrøm ved kai, og godset fraktes med strøm eller biogass videre fra havna – får vi etablert grønne korridorer. Gjennom etablering av grønne korridorer kan Oslo Havn bidra til reduksjon av utslipp i hele transportsektoren.

Oslo Havn er med i Nordic Roadmap prosjektet under Nordisk ministerråd, og er identifisert som en av flere nordiske havner med høyt potensiale for etablering av en eller flere grønne korridorer. Her nevnes korridoren Oslo-Kiel som mulig å etablere. I tillegg identifiseres Rotterdam som en nøkkelhavn når det kommer til etableringen av grønne korridorer.

Oslo Havn fungerer som systemintegrator i etableringen av grønne korridorer ved å samle og koordinere aktører som drivstoffleverandører, rederier og logistikkpartnere. Det kan utløse tiltak og utslippsreduksjoner i praksis. En helhetlig systemtilnærming er nødvendig for å koble

sammen teknologi, infrastruktur og operasjoner. Havnen er et naturlig knutepunkt for å sikre slike samspill.

For Oslo vil de mest relevante grønne korridorene være ferge rutene til Kiel og København. For å utvikle disse korridorene kan Oslo Havn samle sentrale aktører som Color Line, Go Nordic Cruise Line, samt fergeterminaler og myndigheter i Tyskland og Danmark. Et tett og strukturert samarbeid med disse partene blir avgjørende for å sikre koordinert utvikling, felles investeringsløp og en helhetlig overgang til lav- og nullutslippsløsninger.

I tillegg til de identifiserte potensielle korridorene bygger det Nederlandske containerrederiet Samskip to containerskip med flytende hydrogen som drivstoff. I tillegg ønsker NCL å operere ett ammoniakk drevet containerskip med rute i Oslo. Begge selskaper vil operere Oslo-Rotterdam. Slike ruter kan bidra til nullutslipp hele sjøveien mellom Oslo og Europa.

Samskip kan potensielt redusere 25.000 tonn CO₂ per år per skip ved å gå fra dagens fossile drivstoff til hydrogen. NCL kan potensielt redusere 11.000 tonn CO₂ per år. De potensielle utslippskuttene disse to rutene utgjør mer enn totale årlige utslipp fra Oslo havn (31.505 tonn CO₂). Det er derfor meningsfylt å kunne bidra til å etablere flere grønne korridorer fra Norge til Europa.

Flere prosjekter for transport av bulk materialer undersøker elektrifisering av skip til lengre strekk. Både som fullelektriske skip eller som hybridvarianter. Med tilstrekkelig lading og landstrøm langs kysten kan utslippsfrie seilaser la seg realisere. De forutsigbare seilingsmønstrene for faste kunder, er en forutsetning sammen med utbyggingen av landstrømanlegg langs norske kysten.

Rederiet Salten Shipping er tildelt Enova-støtte for å bygge om eksisterende bulkskip til batteri-elektrisk drift. Investeringsbeslutningen er tatt og dagens skip «Canoline» bygges om våren 2026. Skipet seiler fast mellom Svelvik og Oslo fra juni 2026, vil bidra til betydelig reduksjon av maritime klimagassutslipp i Oslofjorden. Skipet skal frakte tilslagsmaterialer som sand, stein og grus fra Svelvik til betongprodusentene på Sjørøya. Salten Shipping har estimert et utslippskutt på rundt 1.000 tonn CO₂ årlig for hele seilingsruta mellom Svelvik og Oslo.

Pådriv for nye energibærere til skip

Etablering av grønne korridorer forutsetter bruk av nye og bærekraftige energibærere. Det er flere forhold som påvirker rederiene til å ta i bruk nye løsninger. En av de viktigste faktorene som driver rederier mot fornybare og nullutslippsdrivstoff er strengere internasjonale reguleringer, økte kostnader og risiko ved fossile drivstoff. I tillegg kan press fra vareeiere, kunder og investorer, sammen med teknologiske muligheter, forbedret miljøprofil og strategisk posisjonering for framtidens marked være noen faktorer som påvirker omstillingen.

Faktorene påvirkes av miljøet rundt den maritime sektor. Oslo Havn er en pådriver for utviklingsarbeidet og tilpasser seg omstillingen, gjennom forsknings- og pilotprosjekter med

verdikjedens aktører. I tillegg arbeider Oslo Havn med økonomiske insentiver internt og miljødifferensiering av vederlagene i havna for å få raskere omstilling.

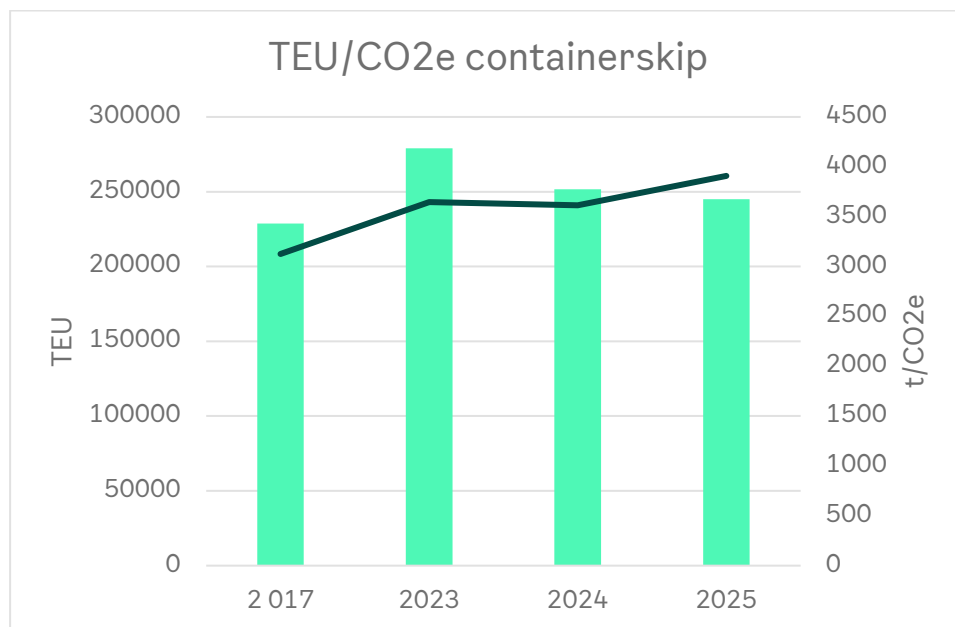
Oslo Havn har siden 2023 jobbet målrettet for etablering av grønn korridor til Rotterdam som innebærer etablering av bunkring for flytende hydrogen. Bunkringen starter med små mengder og overførsel fra lastebil. Dette krever sikkerhetssoner på land. Potensialet for utslippsreduksjon er høyt, men samtidige krevende for havnens aktiviteter. Prosjektet eies av Samskip og har en høy usikkerhet omkring valget av bunkringslokasjon. Oslo Havn er fra høsten 2025 blitt mere involvert i spesifikke undersøkelser på containerterminalen.

Interessen for elektriske skip har økt i en årrekke. Oslo Havn vil bli mottakerhavn for elektriske bulkskip fra og med sommer 2026 og vil tilby ladestrøm. Ett helektrisk containerskip er tildelt Enovastøtte. Det er forventet investeringsbeslutning fra rederiet innen sommer 2026, samtidig må Oslo Havn ta investeringsbeslutning på ladeinfrastruktur til helelektriske skip. Lading for helelektriske skip vil trenge høyspent ladestrøm på containerterminalen.

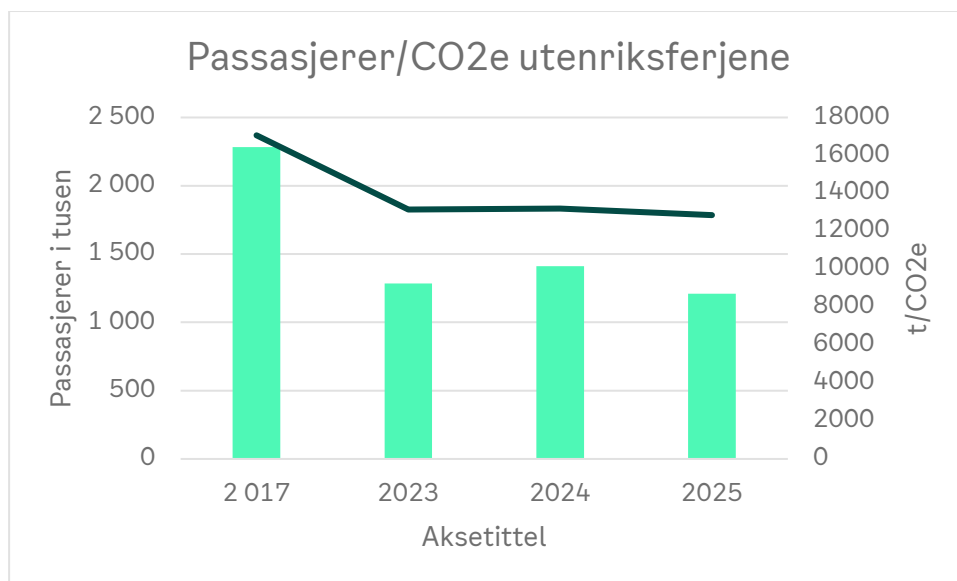
Mulig med vekst uten økte utslipp

Samtidig med utslippsreduksjonene skal Oslo Havn oppfylle sitt samfunnsoppdrag, og legge til rette for økt bruk av sjøveien med vekst på gods og passasjerer. Oslo Havns virksomhetsstrategi har som mål, i perioden 2022-2040, å øke godsmengden med 30 prosent og antall passasjerer med 25 prosent.

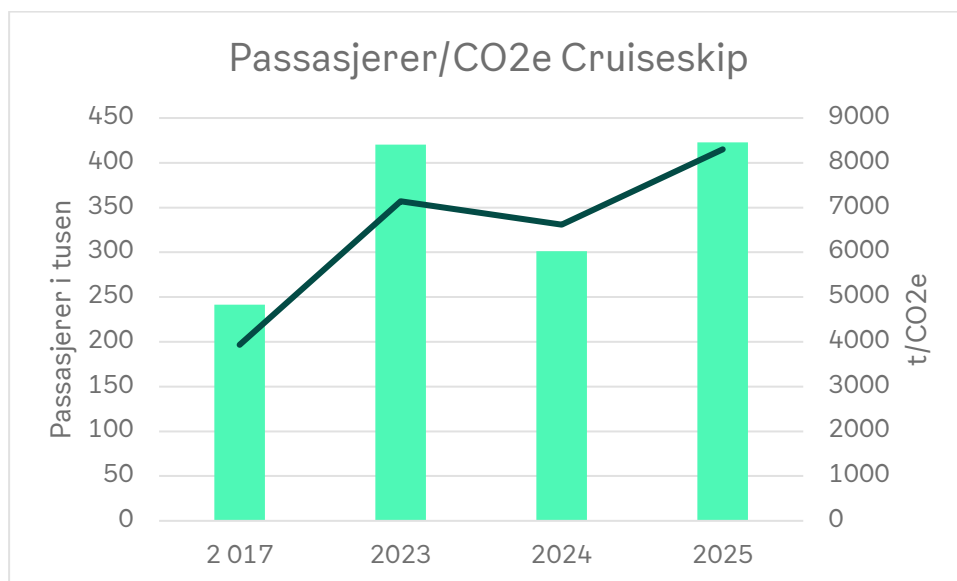
Grafene under viser utslipp per godsenehet TEU (10 fots containere) og per passasjer. Dette viser karbonintensiteten. Målet er å få utslippene ned samtidig som havna tilrettelegger for vekst og mer transport på sjø.



Linjen representerer antall TEU, mens stolpene representerer tonn CO2e. Grafen viser at selv med økt antall TEU i 2025 økte ikke utslippene. Det kan bety at skipene har bedre fyllingsgrad eller utslippsreducerende tiltak. Når landstrøm tas i bruk på containerterminalen vil utslippene gå ned.



Linjene representerer antall passasjerer, mens stolpene representerer tonn CO2e. For utenriksfergene ser det ut til at passasjertallet har stabilisert seg etter covid. Alle utenriksfergene bruker landstrøm i Oslo. Det økte utslippet i 2024 sammenlignet med 2025, er knyttet til at en av terminalene hadde utfordringer med landstrømtilkoblingen.



Linjen representerer antall passasjerer, mens stolpene representerer tonn CO2e. For cruise har antall passasjerer hatt en god vekst på antall besøkende i Oslo i 2025. Det har kommet større skip til Filipstadkaia, som nå får landstrøm i 2026. Når landstrøm tas i bruk på Filipstad vil utslippene gå ned.

HAVs delstrategi for energi i framtidens nullutslippshavn

Tiltakene i handlingsplanen for nullutslippshavn krever en omfattende elektrifisering av havna. Samtidig vil økt arealeffektivisering og økt aktivitet hos kundene føre til et økende energibehov.

Elektrifiseringen i Oslo Havn har skutt fart de siste årene. Med dagens utvikling kan tilgjengelig nettkapasitet bli en begrensende faktor før klimamålene nås. For å møte denne utfordringen er mer tilgang på nett viktig. Dette tar tid. I mellomtiden er det nødvendig å utnytte eksisterende kapasitet bedre gjennom energistyring, fleksibilitet og bruk av batterier.

Oslo Havn er derfor i ferd med å gå fra utvikling av enkeltstående elektrifiseringstiltak til å bygge et mer helhetlig energisystem, hvor produksjon, forbruk og batterier sees i sammenheng.

HAVs delstrategi for energi – følger fem prinsipper

Oslo Havn har lagt til grunn følgende prinsipper for arbeidet med energiomstilling. Prinsippene er under videreutvikling for å ta høyde for ny teknologi, endrede markedsforhold og økt behov for fleksibilitet i energisystemet.

1. Nettkapasitet: Oslo Havn skal arbeide tett med nettselskapet for å sikre tilstrekkelig nettkapasitet til rett tid.
2. ENØK: Oslo Havn skal redusere energibehovet gjennom systematisk energieffektivisering i bygg og drift. Ved etablering og rehabilitering av bygg og anlegg skal ENØK-tiltak alltid vurderes.
3. Energiproduksjon: Når bygg skal etableres/vedlikeholdes skal solceller vurderes for å øke havnas energiproduksjon.
4. Felles infrastruktur: Oslo Havn skal etablere felles energiinfrastruktur som kan benyttes av flere aktører. Dette gir høyere utnyttelse av investeringer og reduserer samlet behov for nettkapasitet.
5. Samarbeid og fleksibilitet: Oslo Havn skal samarbeide med relevante aktører og delta i utvikling av nye løsninger og markeder for energieffektivisering og fleksibilitet.

Disse prinsippene er nå under revidering for å få inn nye markedsendringer, teknologier og alternative drivstoff.

Gjennomførte tiltak for energiomstilling 2022 – 2025

Nettkapasitet

Oslo Havn har etablert et tett samarbeid med nettselskapet Elvia. Det er opprettet en fast kontaktperson som følger opp havnens større prosjekter.

Oslo Havn deltar også i en prøveordning med såkalte energikoordinatorer. Disse har et bredere mandat enn tradisjonelle saksbehandlere og vurderer energisystemet i et større

områdeperspektiv. Gjennom jevnligte møter arbeides det med tiltak for bedre utnyttelse av eksisterende nettkapasitet, herunder vurdering av fleksibilitet og effektstyring.

ENØK

Oslo Havn har etablert et energiledelsesteam og et energioppfølgingssystem som gir oversikt over energibruken i bygg og områder. Dette gir grunnlag for å identifisere og prioritere tiltak. Det er igangsatt et målrettet arbeid i bygg med høyt energiforbruk, blant annet Skur 84 og 88. Her arbeides det både med energieffektivisering og mer aktiv styring av energibruken. Flere tiltak er allerede gjennomført:

- Belysning i Sydhavna er i stor grad oppgradert til energieffektive LED-løsninger
- Rehabilitering av Skur 38 har redusert energibruken med om lag 57 prosent
- Isolert tak på skur 34 reduserer energibehovet og åpner for mulig helårsdrift, mens justering av energisentralen i skur 39 er under arbeid.

Energiproduksjon

Det er etablert solcelleanlegg på Skur 84 og på administrasjonsbygget til Yilport. Samtidig arbeides det med videre utbygging av solenergi. Et planlagt anlegg på Skur 90 og 91 vil kunne gi en årlig produksjon på om lag 1,1 millioner kWh. Dette vil bidra til å dekke deler av havnens eget energibehov og avlaste strømnettet.

Felles infrastruktur

Oslo Havn har etablert omfattende ladeinfrastruktur for tunge kjøretøy i samarbeid med Bymiljøetaten og havneaktører:

På Revier benyttes infrastrukturen både til lading og landstrøm til cruise, noe som gir økt utnyttelse av anleggene. Totalt er det etablert 41 hurtigladere for tunge kjøretøy. Felles infrastruktur gir høyere brukstid og bedre kapasitetsutnyttelse.

Framtidig tiltak for å nå målene om energiomstilling

Oslo Havn vil videreutvikle arbeidet med energieffektivisering ved å oppdatere energimerkingen av bygg og gjennomføre mer detaljerte analyser av bygg med høyt energiforbruk og stort potensial for forbedring. Flere av byggene deltar nå i markedet for fleksibilitet der ventilasjon og el-kjeler styres etter markedssignaler.

Det pågår også et arbeid med å oppdatere konseptutredning for nullutslippshavn i Sydhavna. Her vurderes framtidig energibehov opp mot tilgjengelig nettkapasitet, inkludert scenarier der alle skip benytter landstrøm eller lading av fullelektrifiserte skip.

Videre vurderes tiltak for å optimalisere energisystemet, herunder:

- bruk av batterier for å redusere effekttopper og deltagelse i fleksibilitetsmarkeder
- mer aktiv styring av energibruk og økt samspill mellom ulike energilaster
- kartlegge behovet for et toppstyringssystem utover dagens energioppfølgingssystem

Det planlegges etablering av større batteriløsninger i samarbeid med Oslo kommune og med støtte fra Enova. Disse skal bidra til bedre utnyttelse av nettkapasiteten og økt fleksibilitet i energisystemet.

I samarbeid med containerterminalen testes også ny ladeteknologi som legger til rette for hyppigere og mer effektiv lading. Dette kan redusere behovet for store batteripakker hos brukerne og bidra til lavere kostnader for nullutslippsløsninger.

Oslo Havns arbeid med energiomstilling vil i økende grad handle om hvordan energien styres og utnyttes. Dette innebærer en overgang til et mer integrert energisystem, der fleksibilitet, energistyring og sambruk av infrastruktur blir avgjørende for å nå klimamålene.

Samtidig legger dette til rette for økt inntjening fra infrastrukturen, utover salg av strøm. Inntjening og besparelse vil da i større grad hentes gjennom redusert energibruk, optimalisering av effektuttak og deltakelse i fleksibilitetsmarkeder. Infrastruktur bygges én gang, mens optimalisering, drift og inntjening skjer kontinuerlig gjennom hele levetiden.



I 2026 etableres to større batteripakker i forbindelse med Furusetprosjektet. Batteriene muliggjør besparelser ved optimalisert effektforbruk, lavere nettleie og inntekter fra fleksibilitetsmarkeder.

Investeringer og finansering av nullutslippshavna

Oslo Havn har fullført prosjekter for 162,1 mill og prosjekter for 86,2 mill er under gjennomføring. Per i dag er det identifisert ytterligere prosjekter for 102,2 mill. Totalt blir det 350,5 millioner. Oslo Havn har mottatt og fått tilsagn fra Enova på ca. 109,6 mill og 17,3 mill fra Oslo kommune.

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
	Landstrøm containerskip	14,9	10	4,9	33 %	Enova
	Ladestasjon containerterminal	7	2	5	71 %	KLI + Yil
	Mobilt landstrøm Sydhavna	5	5	0	0	
	Total	162,1	99,9	62,2	38 %	
Under gjennomføring	Investeringer	Total kostnad	HAV kostnad	Støtte i mill kroner	Støtte andel	fra
	Solceller - kunde i Sydhavna	9	2,7	6,3	70 %	KLI
	Landstrøm til cruise Filipstad	61,2	41,2	20	33 %	Enova
	Lading Rådhusbrygge 2	6	2,4	3,6	60 %	Enova
	Batteripakke Oslofleks og Furusetprosjektet	10	6	4	40 %	
	Total	86,2	52,3	33,9	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 høyspent helelektrisk containerskip	51,5	30,9	20,6	40 %	Enova
	Landstrøm saltaktører/bulkskip	10	10	0	0 %	
	Mobilt landstrømanlegg lavspent cruiseskip	3,5	3,5	0	0 %	
	Total	102,2	71,4	30,8	30 %	
Total		350,5	223,6	126,9	36 %	

Inkludert pågående prosjekter har Oslo Havn investert ca. 160,2 millioner i Byhavna og ca. 88,1 millioner i Sydhavna. Landstrømsprosjektene til cruise har vært de største enkeltinvesteringene. Cruiseskip er det segmentet med flest skip som er tilrettelagt for landstrøm, og har slik potensiale for høyest lønnsomhet. Lønnsomhetsbetraktninger gjøres av alle prosjektene før det tas investeringsbeslutning.

Det er kartlagt et behov for ytterligere minst 102,2 millioner for videre prosjekter som er under planlegging, og denne listen er ikke uttømmende. Oslo Havn må følge med på ny teknologi, som igjen vil kunne 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.

Inntjening og verdiskaping fra energiomstilling

En betydelig del av investeringene Oslo Havn gjør for å legge til rette for nullutslipp gir også økonomiske gevinster. Dette skjer både gjennom redusert energibruk og gjennom økte inntekter fra salg av landstrøm og ladestrøm.

Inntektene forventes å øke i årene fremover i takt med at flere skip og kjøretøy tar i bruk infrastrukturen. Allerede i dag ser Oslo Havn en tydelig vekst i omsetningen fra energianleggene.

I 2025 var inntektene fra landstrøm om lag 11,5 millioner kroner, med et positivt driftsresultat på rundt 4,5 mill. I 2026 forventes inntektene å øke til om lag 15–17 mill., som følge av økt bruk og flere tilkoblede fartøy. I tillegg forventes økte marginer som følge av lavere nettleie på cruiseanlegget på Revierkaia, tett oppfølging av servicekontrakter og justerte priser for landstrøm. Dette er i tråd med et overordnet mål om å øke avkastningen på den samlede porteføljen av energiinfrastruktur.

For ladeanleggene ble det i 2025 oppnådd et positivt driftsresultat på 1,7 mill. Inntektene forventes å øke videre i årene framover, som følge av nye prosjekter, økt elektrifisering av transport og høyere utnyttelse av infrastrukturen.

Flere av anleggene er nylig etablert, og lønnsomheten vil derfor i mange tilfeller øke over tid etter hvert som bruken øker. Samtidig åpner utviklingen av energisystemet for nye inntektsstrømmer, blant annet gjennom deltakelse i fleksibilitetsmarkeder.

Samlet sett vurderes mange av investeringene i energiomstilling som økonomisk lønnsomme, og flere av anleggene er allerede svært lønnsomme.

Konklusjon

Oslo Havn har siden 2017 oppnådd betydelige utslippsreduksjoner og etablert en rekke tiltak som har lagt et solid grunnlag for å utvikle en nullutslippshavn i 2030. Innføring av landstrøm, elektrifisering av ferger, energieffektivisering og tung ladeinfrastruktur har bidratt til en samlet utslippsreduksjon på 34 prosent i 2025. Dette viser at målrettet innsats gir resultater, men det gjenstår fortsatt et betydelig arbeid for å nå målet om 85 prosent reduksjon.

Handlingsplanens tiltak kan samlet sett gi omtrent 65 prosent reduksjon, forutsatt at så å si alle skip kobler seg på landstrøm og gods- og varehåndtering blir utslippsfri. For å lukke det resterende gapet må Oslo Havn og samarbeidspartnere ta i bruk flere strategier:

- Forstå hva det betyr for Oslo Havn når skip tar i bruk nye energibærere, som hydrogen, ammoniakk, hybridløsninger, batteri eller karbonfangst.
- Styrke insentivene, blant annet gjennom videreutvikling av miljødifferensierte havneavgifter og målrettede rabatter som gjør nullutslippsløsninger mer attraktive for kundene i havna.
- Forbedre energiforsyningen, med økt nettkapasitet, bedre energistyring, økt fleksibilitet og mer batterilagring for å møte elektrifiseringens kraftbehov.
- Samarbeide internasjonalt, spesielt gjennom etablering av grønne korridorer, som Oslo–Kiel, Oslo–København og Oslo–Rotterdam, for utslippsfrie seilingsruter. Det kan realiseres raskere gjennom felles investeringer og tydelige krav.

Samtidig kan Oslo Havn bidra til å redusere transportutslipp langt utenfor havneområdet. Ved å legge til rette for utslippsfri massetransport, ladeinfrastruktur for tungtransport og håndtering av CO₂ fra karbonfangst, bidrar havna til kommunens mål om 95 prosent reduksjon i 2030. Sjøtransport er den mest energieffektive transportformen vi har. Derfor må mer gods flyttes sjøveien, dersom Oslo skal lykkes med mindre trafikk og mer bærekraftig vekst.

Arbeidet de siste årene viser at Oslo Havn kan kombinere vekst i sjøtransport med reduserte utslipp og samtidig være en pådriver for omstilling i hele regionen. Videre satsing på teknologiutvikling, internasjonale reguleringer, energieffektiv drift og sterk koordinering med rederier og samarbeidshavner vil være avgjørende for å nå målet i 2030.

Oslo Havn viser at en moderne byhavn ikke bare kan redusere egne utslipp, men også bidra til lavere utslipp i byen, regionen og internasjonal sjøfart. Nullutslippshavna er ikke bare et klimatiltak – den er en forutsetning for en bærekraftig by for både dagens og framtidens generasjoner.

Relevante lenker

[Oslo Havn som nullutslippshavn 2018](#)

[Tiltaksutredning for nullutslippsløsninger i Sydhavna 2020](#)

[Landstrøm i Oslo Havn](#)

Weydahl, T. (2025). Kartlegging av utslipp fra aktiviteter i Oslo Havn . (NILU rapport 21/2025).
Kjeller: NILU.

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
22/26	Havnestyret	08.04.2026

Arkivsak: 23/194 - 48

Saksbehandler: Erling Marvid Jenssen / seksjonssjef

Sluttrapport prosjekt 12190108 Rehabilitering Ekeberghaller



Sammendrag:

Fra årsskiftet 2015 tilfalt de 48 lagerhallene under Ekebergåsen Oslo Havn etter uløpt festeavtale med AS Ekeberganlegget. Fjellhallene har vært i bruk siden slutten av 1950-tallet. Fjellhallene bar på tidspunktet for overtakelse preg av omfattende vedlikeholdsetterslep. Dette gjaldt alt av tekniske anlegg, i tillegg til behov for betongrehabilitering. Oslo Havn vedtok å ruste opp hallene for videre utleie etter gjennomført fase 1 av samspillentreprise utlyst for tiltaket. Investeringsbeslutning ble vedtatt i desember 2023, og arbeidene ble igangsatt i februar påfølgende år. Hallene ble ferdigstilt sommeren 2025. Total prosjektkostnad for rehabiliteringen beløper seg til MNOK 255,0. Summen inkluderer alle kartlegginger og tiltak fra 2015 til d.d.

Saksfremstilling:

I forbindelse med overdragelse av eierskapet av hallene ved årsskiftet 2014/5, ble det raskt konstatert et betydelig vedlikeholdsetterslep. Dokumentasjon av gjennomførte tiltak var mangelfull og tilgang på tegninger og vedlikeholdshistorikk begrenset. Eksisterende leieforhold på tidspunktet for overdragelse av hallene ble videreført med Oslo Havn som anleggseier.

I perioden 2015-2023 ble det utført en rekke tilstandskartlegginger og midlertidige utbedringer for å holde anlegget i drift. utfordringer knyttet til brannsikkerhet og stadig forverring knyttet til korrosjon på armering og forvitring av betongkonstruksjoner gjorde at det måtte tas stilling til hvorvidt drift av anlegget skulle opprettholdes.

I lys av anleggets størrelse på 32 000 m² og inntektspotensial estimert i 2023 til ca. 40 mill i året, bestemte ledergruppen at rehabilitering av hallene med sikte på videre utleie skulle utredes. Hallene er sprengt ut i fjellet. Lagerhallene er et helt spesielt anlegg inne i bergrommet. På bakgrunn av dette ble det initiert en samspillsprosess for å avdekke mulige løsninger og kostnader. Samspill legger til rette for kontrahering av entreprenør og innledende fase 1 for å utarbeide og vurdere alternative løsninger med tilhørende målpriskalkyle. Fase 1 ble gjennomført i perioden mai – desember 2023, og resulterte i et løsningsforslag med tilhørende målpris.

På dette grunnlaget vedtok havnestyret 13.12.23 en styringsramme P50 på MNOK 207,0 og kostnadsramme P85 på MNOK 227,0 for prosjektet. Etter gjennomført sluttoppgjør ligger den totale prosjektkostnaden nå på nærmere MNOK 255,0.

De oppståtte merkostnadene er knyttet til elementene angitt i fig. 1. Den viser at økt andel betongrehabilitering utgjør den største merkostnaden – mer enn 100 % over prosjektert volum. Etter oppstart av arbeidene, viste det seg at enkelte områder i anlegget var i vesentlig dårligere forfatning enn det var estimert i planfasen. Dette skyldes delvis manglende tilkomst for kartlegging av samtlige haller, men også manglende erfaring med gamle betongkonstruksjoner i bergrom. I ettertid er det enkelt å fastslå at det i usikkerhetsanalysen ikke ble tatt tilstrekkelig høyde for omfang av et worst case scenario, og at risikoen her ble kraftig undervurdert. Faktisk betongrehabiliteringsbehov viste seg til slutt å være MNOK 36,0 over utarbeidet kalkyle for disse arbeidene.

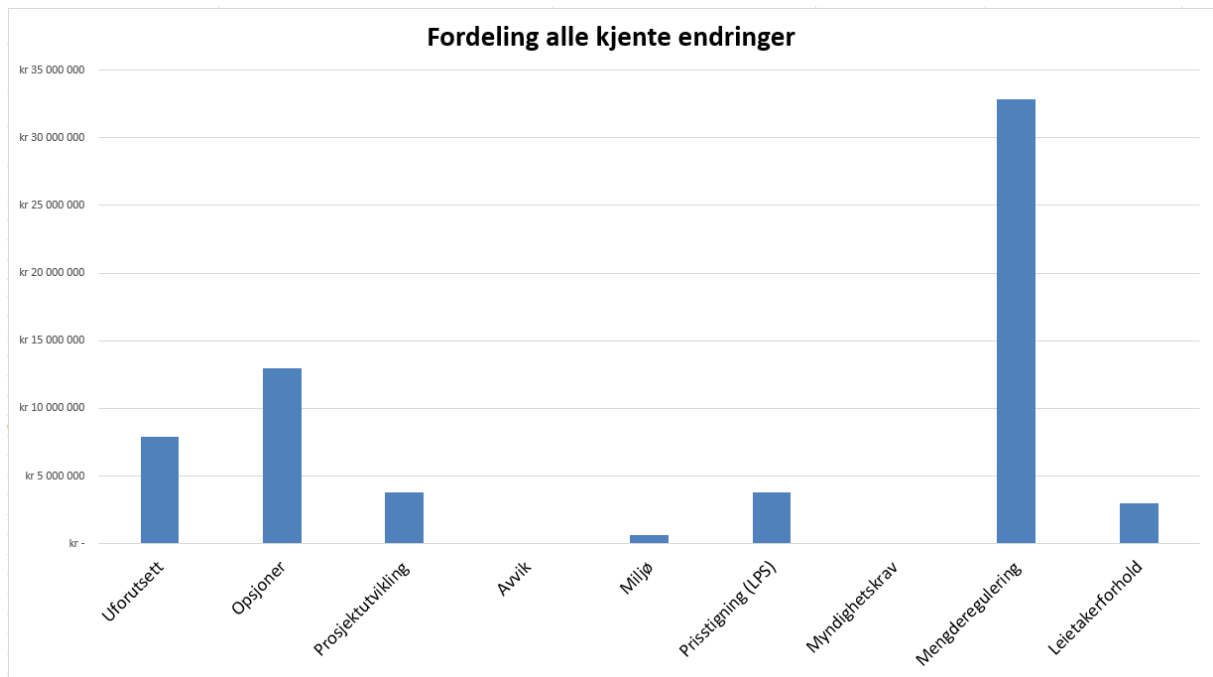


Fig. 1 Fordeling kostnadsdrivere prosjekt Rehabilitering Ekeberghaller

Utløste opsjoner utgjør den nest største merkostnaden i prosjektet, med MNOK 12,0. De utløste opsjonene omfatter heving av standarden på hallene, fra prosjektert løsning med ubehandlede vegger og gulv, til mekanisk forbehandling og overflatebehandling av disse. Denne kvalitetshevingen ble valgt kort tid etter oppstart for å gjøre hallene mer attraktive for utleie. I utgangspunktet var målsettingen å holde rehabiliteringsarbeidene på et så nøkternt nivå som mulig, nettopp for å holde kostnadene nede. Etter at rehabiliteringsarbeidene var igangsatt, ble det i samråd med styringsgruppen bestemt at maling av vegger og polyurea (vanntett gulvmaling) var nødvendig for å være konkurransedyktig i leiemarkedet.

Til sammen utgjør disse to kostnadsdriverne *alene* differansen mellom vedtatt styringsramme P50 på MNOK 207,0 og faktisk sluttkostnad på MNOK 255,0 mill.

Når det gjelder måloppnåelse, er dette i styringsdokumentet for prosjektet og vedlagte sluttrapport angitt som hhv. virksomhetsmål, effektmål og resultatmål. Samtlige målsettinger har høy grad av måloppnåelse (se sluttrapportens kapittel 2), med unntak av foreløpig utleiegrad og ferdigstilling av prosjektet innenfor vedtatt kostnadsramme. Sistnevnte er redegjort for i fig. 1 foran og vil ha konsekvens for estimert avskrivning av investeringskostnaden. Basert på prosjektets lønnsomhetsvurdering, innebærer overskridelsen av kostnadsrammen ca. ett år lenger avskrivningstid.

Utleiegrad og inntekter relaterer seg til gevinstrealisering etter prosjektslutt. Økende interesse fra potensielle leietakere kan tyde på at forventede inntekter lagt til grunn for investeringsbeslutningen kan oppnås på sikt.



Fig. 2 Lagerhall i 2. etg før rehabilitering

Erfaringer og læringspunkter

Erfaringen er at prosjektet gjerne skulle hatt lenger tid til å prosjektere og kalkulere løsninger før innledning av fase 2. En viss skjevhet i kompetanse mellom byggherre og entreprenør mht. kalkulasjon ble konstatert, i tillegg til at enkelte identifiserte risikoelementer er lett å undervurdere når usikkerhetsanalyser gjennomføres. Sistnevnte ble svært bidragsytende til oppståtte merkostnader forbundet med betongrehabiliteringen vist til foran.

En annen erfaring var at det å gjennomføre omfattende anleggsarbeider nær leietakere krevde uforholdsmessig mye koordinering og fremdriftsforstyrrelser i prosjektet. Sist, men ikke minst gjorde mangel på en reell kuttliste i prosjektet at overskridelser ikke kunne unngås når først tilstanden på betong viste seg å være langt verre enn estimert. Besparelser var i realiteten gjennomført før investeringsbeslutningen ut fra føringen om at prosjektløsningen skulle være så nøktern som mulig. Når det ganske tidlig i gjennomføringsfasen viste seg at veldig nøktern oppgradering ikke ville medføre ønsket utleiegrad, så ble opsjonene utløst tidlig i prosjektet. Mye av det økonomiske handlingsrommet (bufferen), ment for å håndtere endringer og tillegg, forsvant derfor som følge av at opsjoner for kvalitetsheving ble vedtatt utløst. Erfaringspunktene fra prosjektet er angitt i sluttrapportens kapittel 7.

Erfaringsdeling fra prosjekter gjøres regelmessig ved at sluttrapporter presenteres og diskuteres med alle prosjektledere i Plan- og utbyggingsavdelingen og FDVU.

Eventuelle andre relevante interessenter inviteres også til å delta. Erfaringer samles i en database som er tilgjengelig som alle som gjennomfører prosjekter i Oslo Havn.



Fig. 3 Lagerhall i 2. etg. etter rehabilitering

Økonomiske og administrative konsekvenser:

Overskridelse av vedtatt kostnadsramme på ca. MNOK 27,0 mill. medfører tilsvarende belastning av disposisjonsfond. Lav utleiegrad medfører noe økt avskrivningstid. Hvilke konsekvenser lav utleiegrad vil ha for evt. momsrefusjon er ikke endelig avklart.

Havnedirektørens vurderinger:

Den offisielle åpningen av Ekeberghallene ble foretatt av daværende byråd for Kultur og Næring 13.02.26. Åpningen fikk god oppmerksomhet i media, noe som har gjort at flere potensielle interessenter har tatt kontakt for å undersøke hvorvidt Ekeberghallene kan være et aktuelt leieobjekt.

Hallene fremstår i dag som et nybygg. I praksis er av at alt teknisk utstyr er skiftet ut, alle konstruktive elementer er rehabilitert, og alle overflater er grundig behandlet. Alle forhold ved anlegget er nå iht. gjeldende lover og regler. Dette er et stort pluss for Oslo Havns utleievirksomhet. Nye tekniske anlegg og skreddersydde serviceavtaler gjør at driften av anlegget blir mer rasjonell og billigere i årene framover.

Oslo Havn er en stor eiendomsforvalter, med en rekke større bygg og skur spredt rundt i havna. Utleie av bygg og arealer utgjør en stor inntektskilde i dag, og vil være det også i framtiden. Kostnader forbundet med eiendomsforvaltning har vært - og er - til dels store for mye av bygningsmassen. Ekeberganlegget i ny drakt bidrar til å senke driftsutgiftene vesentlig, med energieffektive løsninger og planlagt oppfølging i stedet for flikking og brannslukking.



Fig. 4 Fra den offisielle åpningen 13. februar 2026

Investeringskostnaden ble betydelig, og langt større en forventet. Inntekspotensialet gjør likevel at investeringen står seg, og vil være en viktig kontantstrømseiendom i flere tiår framover.

Ved fullt belegg er det anslått inntekter i størrelsesorden +/- 40 MNOK/år (estimat fra 2023). Oslo Havn tåler derfor ett ekstra år avskrivning av dette tiltaket.

Det viktigste i en sluttrapport foruten å vise bakgrunn og historikk for investeringsprosjektene våre, er å identifisere relevante læringspunkter. Dette for å unngå å gjøre de samme feilvurderingene eller uteglemlene om igjen, og øke bevisstheten om viktigheten av gode prosjektrutiner og verktøy i planleggingen av prosjekter. Også i dette prosjektet er det noen klare lærdommer å ta med seg; sette av tilstrekkelig tid i innledende fase, behov for økt kalkulasjonskompetanse og i større grad bygge inn mekanismer i økonomioppfølgingen som gir oss reelle rettetmuligheter dersom kostnadene går ut over budsjetterte rammer. Her er det rom for forbedringer i videre utvikling og forankring i Oslo Havns prosjektoppfølging.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret godkjenner sluttrapport for prosjekt 12190108 Rehabilitering Ekeberghallene.

Ingvar Meyer Mathisen

havnedirektør

Heidi Leander Neilson

fungerende avdelingsdirektør plan og utbygging

Vedlegg: Sluttrapport 32HAV21 Rehabilitering Ekeberghallene

Oslo Havn



Oslo

Ekeberghallene

Kongshavnveien 30, ser

Oslo Havn



Plan 2
213-234



Plan 1
213-234

4: Sluttrapport

32HAV21 Rehabilitering Ekeberghallene

Prosjekteier: Erling Jenssen

Prosjektleder: Andreas Josef Hansen

Prosjektnummer i økonomisystemet:

82100300 / 12190108

Godkjent av: Havnestyret

Dato: 8.4.2026



Oslo

Innholdsfortegnelse

1. Oppsummering av prosjektet.....	3
1.1. Aktuelle politiske vedtak og styrende dokumenter	3
1.2. Prosjektets art og omfang	3
1.3. Prosjektets gjennomføring/anskaffelser/entrepriser	4
2. Måloppnåelse	4
3. Prosjektets leveranser	7
4. Resultater	7
4.1. Kvalitet.....	7
4.2. Miljø.....	8
4.3. Økonomi	9
4.4. Fremdrift	9
4.5. Risiko	10
4.6. Kostnadsdrivere og økonomisk utvikling i prosjektet	11
5. Vurdering av gevinstoppnåelse	12
6. Regnskap	13
7. Evaluering	14
7.1. Suksessfaktorer	14
7.2. Usikkerhet	14
7.3. Viktige læringspunkter	14

Endringslogg

Versjon	Dato	Endring	Endret av	Godkjent av
01	17.11.2025	Opprettelse av dokumentet	AJH	
02	21.11.2025	v.02	AJH	
03	16.1.2026	v.03	AJH	
04	27.1.2026	v.04	EDR/EMJ/AJH	
05	6.2.2026	v.05	AJH	

Distribusjonslogg

Versjon	Dato	Distribuert til (navn)
03	16.1.2026	Erling Marvid Jenssen, Espen Dag Rydland
04	27.01.2026	Espen Dag Rydland, Erling Marvid Jenssen
05	6.2.2026	Erling Marvid Jenssen, Espen Dag Rydland, ledermøtet

1. OPPSUMMERING AV PROSJEKTET

1.1. Aktuelle politiske vedtak og styrende dokumenter

Styrende dokumenter (HAV)	Type dokument	Dato
Havnestyresak ST 36/17	Vedtak om igangsetting av rehabilitering av Ekeberghaller etter ovetakelse av anlegget	30.3.2017
Havnestyresak ST 58/23	Investeringsbeslutning (BP3) rehabilitering av Ekeberghallene	13.12.2023

1.2. Prosjektets art og omfang

31.12.2014 tilfalt Ekeberghallene HAV etter en 60 år lang festeavtale. Det ble raskt identifisert mangler, som alvorlige avvik i brannsikkerhet og et stort vedlikeholdsetterslep knyttet til anlegget. Dette omfattet bl.a. betongkonstruksjon, elektrisk anlegg, ventilasjon, porter/dører, fjellsikring med mer. Midlertidige tiltak ble utført for å oppgradere brannsikkerheten i anlegget.

30.3.2017 fattet Havnestyret (HST 36/17) vedtak om igangsetting av rehabilitering av Ekeberghallene. Prosjektoppstart ble av ulike årsaker satt i bero inntil høsten 2020.

14.12.2020 sluttet ledermøtet seg til en strategi for å forlenge driften av Ekeberghallene i ytterligere 15 år.

Høsten 2021 ble prosjektet nok en gang lagt på is, denne gangen grunnet interne kapasitetsutfordringer og prioritering av andre prosjekter.

Prosjektarbeidet ble gjenopptatt høsten 2022. På dette tidspunktet var brannsikkerheten så dårlig at HAV stod overfor valget om å legge ned driften og stenge anlegget, eller å gjennomføre omfattende utbedringer.

Havnestyret godkjente 13.12.2023 BP3 for planlagte rehabiliteringsarbeider. Kostnadsrammen (P85) ble fastsatt til MNOK 227,0. Av protokollen fremgår det at "Intensjonen med prosjektet er å foreta investeringer som på sikt vil gi økte inntekter."

Prosjektet ble organisert på følgende måte:

- Fase 1, konseptvurdering og prosjektering i samspill: 1.5.2023 – 13.12.2023
- Fase 2, utførelse ved totalentreprise i samspill: 1.1.2024 – 7.7.2025

Hallene er av strategisk betydning for HAV i kraft av størrelse, beliggenhet og inntektspotensial. Prosjektets formål er ikke direkte havnerelatert, men etter gjennomført rehabilitering vil det kunne gi et betydelig bidrag til kontantstrøm i kommende år.

1.3. Prosjektets gjennomføring/anskaffelser/entrepriser

Byggherre: Oslo Havn KF

Totalentreprenør (fase 1 og 2): Varden Entreprenør AS

Kontraheringsmåte:

Anskaffelse etter Forsyningsforskriftens del II - Konkurrans med forhandling over EØS terskelverdi (to trinn; kvalifisering og tilbudsfase).

2. MÅLOPPNÅELSE

Prosjekt mål	Grad av oppnåelse	Forklaring
Virksomhetsmål		
Sikre muligheten for fortsatt utleie med økte leieinntekter.	Høy	Hele anleggets tekniske infrastruktur og konstruktive elementer er oppgradert til dagens standard. Brannsikkerhet var avgjørende for beslutning om gjennomføring av prosjektet. I gjennomføringsfasen ble det kjent at også skader i betongkonstruksjoner var tilsvarende viktig.
Anlegget skal være et langsiktig bidrag til kontantstrøms-porteføljen i HAV	Lav	Kun et fåtall av hallene er så langt leid ut. Arbeid med å skaffe ytterligere leietakere fortsetter.
Effektmål		
Ekeberghallene skal være et attraktivt og trygt utleieobjekt	Høy	Hele anlegget er oppgradert til høy standard; fuktsikring; brannsikkerhet; nytt elektrisk anlegg; kontrollert ventilasjon med garantert nivå på luftfuktighet i alle haller; dobbel skallsikring inn til alle haller; FG godkjent sikring på ytterporter; kameraovervåkning i fellesområder.
Lagerfasilitetene skal oppgraderes slik at inntektspotensialet	Høy	(Se punktet over) Alt ligger til rette for å realisere inntektspotensialet.

realiseres		
Prosjektet skal legge til rette for ønsket utleieportefølje (stabile og langsiktige leietakere/passiv lagring)	Høy	Beslutninger for valg av løsninger er tatt med tanke på langsiktige leietakere og passiv lagring i alle haller; sikkerhet, brannsikkerhet, luftfuktighet, og at hallene ikke skal brukes som faste arbeidsplasser/opphold over lengre tid.
Resultatmål/prosjektleveranse		
Investeringsbeslutning om gjennomføring av fase 2.	Høy	Havnestyret vedtok BP3 13.12.2023 (se kap. 1.1 og 1.2)
Prosjektet gjennomført iht. avtalt budsjett/målpris ved løpende kostnadsstyring.	Medium	<p>Sluttkostnad på MNOK 255 – MNOK 28 høyere enn vedtatt kostnadsramme på MNOK 227.</p> <p>Primære kostnadsdrivere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mengderegulering betong, merkostnad MNOK 35,0 - Indirekte kostnadsøkning som følger av økte mengder betong (deponiavgifter): MNOK 1,4 - Utløste opsjoner (økt kvalitet): MNOK 12,0 - Endringsarbeider: MNOK 16,8 <p>På tross av økonomiske overskridelser vurderes grad av oppnåelse for dette resultatmålet å være medium. Dette fordi mengdereguleringen for betongrehabilitering ikke kunne blitt kontrollert i form av løpende kostnadsstyring. Svakheter i bærende konstruksjoner måtte utbedres for at Oslo Havn skulle kunne fortsette å leie ut hallene. Dette beløpet alene ville plassert sluttkostnaden lavere enn kostnadsrammen.</p>
Anleggets funksjonalitet og kvalitet skal tilfredsstillende gjeldende lover og forskrifter.	Høy	<p>Rehabiliteringen ble ikke definert som en hovedombygging. Tekniske løsninger måtte derfor ikke oppfylle teknisk forskrift (TEK17).</p> <p>Følgende krav fra prosjekteringen i Fase 1 skal være oppfylt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brannkonsept utarbeidet av brannrådgiver, med nytt sprinkleranlegg, ivaretar brannsikkerhet (Både prosjektering og utførelse har vært gjenstand for uavhengig kontroll (UAK) i forbindelse med byggesaken) - Betongrehabilitering gir trygge konstruksjoner med levetid opp mot 50 år - Sikring av fjelltakket over hallene er prosjektert og utført i henhold til vurderinger utført av rådgivende geolog i Fase 1 - Vann fra berg ledes vekk fra konstruksjon

		<ul style="list-style-type: none"> - Ventilasjon ivaretar balansert luftfuktighet - Tett gulvbelegg gir fuktsikring mellom etasjene - Nytt elektrisk anlegg i hele anlegget, med signaler som sendes til SD-anlegg ivaretar både trygghet for leietakere og god funksjonalitet for FDVU-avdelingen i HAV - Adgangskontroll med dobbel sikring og overvåking av fellesarealer (ytre og indre adgangs-barriere) ivaretar leietakeres behov for trygg lagring
Anlegget oppgraderes ut fra det som er økonomisk regningssvarende.	Medium	Ref. lønnsomhetsanalyse foretatt før investeringsbeslutning. Grad av måloppnåelse settes her til medium, all den tid Oslo Havn har en lav grad av utleie og sluttkostnaden ligger høyere enn kostnadsrammen.
Kost/nytte vurderinger skal legges til grunn for økonomiske beslutninger.	Høy	Beslutninger med betydelige økonomiske konsekvenser har vært gjenstand for kost-/nytte vurderinger og funnet økonomisk regningssvarende. Dokumentasjon finnes i prosjektets beslutningslogg, internmøtelogg og referater fra interne styringsgruppemøter i HAV.
Prosjektet er gjennomført i tråd med Oslo kommunes og HAVs miljøsatsing.	Høy	<p>Gjenbrukskartlegging utført i Loopfront v/RIM.</p> <p>Resirkuleringsgrad > 95% (ref. rapportering fra ENT).</p> <p>Kontinuerlig månedsrapportering av forbruk drivstoff og elektrisitet gjennom byggeperioden.</p> <p>Klimagassregnskap/-rapport utarbeidet av RIM.</p> <p>Prosjektet ble gjennomført med utslippsfri byggeplass (ref. månedsrapportering fra entreprenør).</p> <p>Energieffektivitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nytt ventilasjonsanlegg bruker ¼ luftmengde i forhold til det gamle - Tilrettelagt for lading av elektriske trucker i alle haller - To luft-til-vann varmepumper sørger for oppvarming av hallene. Eksisterende el-kjeler er gjenbrukt, disse tar spisslaster i perioder når varmepumper ikke gir tilstrekkelig energi
Aktuelle leietakere er godt ivaretatt under rehabiliteringsperioden.	Høy	Ved oppstart rehabilitering var enkelte leietakere fortsatt i anlegget, med aktiv drift i flere haller. Ukentlige samarbeidsmøter og tett dialog med leietakere ble gjennomført for tett oppfølging av disse. Alle leietakere hadde flyttet ut 1.6.2024.

3. PROSJEKTETS LEVERANSER

Produkt/leveranse	Status	Kvalitetskrav
Bergsikring	Leverert	Sikring av taket inne i fjellhallen er utført iht. vurdering og anbefaling fra geolog (RIG) i Fase 1.
Taktekking	Leverert	Taket over plan 2 er tekket i sin helhet, med avrenning ned i grunn og videre til eksisterende drensledninger.
Brannsikring	Leverert	Brannsikkerheten er oppgradert iht. godkjent brannkonsept.
Elektrisk anlegg	Leverert	Nytt anlegg. Utførelse iht. prosjektering RIE i Fase 1.
Ventilasjonsanlegg	Leverert	Nytt anlegg. Funksjonalitet overvåkes, og fuktinnivå og temperatur styres på hall-nivå av Forvaltning.
Adgangskontroll	Leverert	To barrierer med adgangskontroll for tilkomst til hver av de 48 hallene til utleie. FG-godkjent lås på ytterport, og lås på port inn til hver hall (begge med adgangskort eller bluetooth).

4. RESULTATER

4.1. Kvalitet

Leverert kvalitet er høyere enn beskrevet i styringsdokumentet

1.2.2024 ble de tre opsjonene (markert med rødt under) drøftet i styringsgruppen. Samlet kostnad for disse er MNOK 18,0. Beslutning om utløsning av opsjonene ble basert på vurdering av økt lønnsomhet som følge av høyere utleiepris for hallene, samt lavere driftskostnader over tid.

- Overflatebehandling av vegger og tak ble besluttet i samspillstyret (Samspillstyremøte 15.3.2024)
- Gulvbehandling i plan 1 og plan 2 ble besluttet av styringsgruppen (Styringsgruppemøte 8.4.2024.)

Oppgave:	Beskrivelse:	Sum:
Hjørnebeskyttelse	Beskyttelse av 112 stk. utsatte betonghjørner. Hjørnebeskyttelse i robust materiale i galvanisert stål med standard profil. Høyde 1500 mm mekanisk feste til vegg. Gjelder hjørner i portåpninger mot kjørebener samt utsatte hjørner i inngangsrampes.	154 000,-
Overflatebehandling av vegger i haller	Overflatebehandling av vegger, tak i haller i plan 1 og 2, samt alle søyler. Det forutsettes at malingen har tilstrekkelig heft etter vasking uten ekstra tiltak, og at relativ fuktighet i betongen ikke overstiger produsentens krav.	3 465 198,-
Gulvbehandling av haller i plan 2	Mekanisk forbehandling av dekker. Det er medtatt rengjøring, priming og overflatebehandling med polyurea eller likeverdig gulvbelegg.	12 469 010,-
Gulvbehandling i haller plan 1	Forbehandling av dekker, rengjøring og behandling av betongdekker med impregnering av overkant dekket som sluttprodukt. Impregnering av betongdekket i plan 1 vil ha betydelig dårligere levetid en polyurea, men ettersom gulv på grunn ikke er armert er løsning ansett som god og rimelig løsning.	1 988 712,-
Trucklading	Bygging av 1stk. truckladestasjon. 2,4 x 2,5 meter leca-vegg ferdig pusset, installasjon av 3x16A kontaktor-styrt med signal fra SD-anlegg. Det leveres gassfølere for kontroll av og som sikkerhet ved plass for trucklading. Signal sender alarm til SD som B alarm og kutter strømmen til ladere ved alarm. Merk at dette er kun forberedt for ladeenhet eller lignende.	57 708,-
Varmepumpe	Opsjon for varmpumpe beskrevet i ytelsesbeskrivelsen er lagt til grunn i målpris. Ved ønske om å ikke installere varmpumpeløsning vil kostnadene for rør, automatikk og elektro reduseres.	-3 796 242,-

Fig.1 Oversikt opsjoner

4.2. Miljø

Gjenbruk

Det ble utført en gjenbrukskartlegging i fase 1, men anleggets tilstand gjorde gjenbruk utfordrende. Alle gjenbrukbare bygningsdeler var i svært dårlig forfatning, eksempelvis var alle av stålkomponenter sterkt korrodert, VA/elektro/sprinkler hadde utlevd sin levetid. Gjenbruk av to eksisterende el-kjeler (se «Resultatmål/prosjektleveranse» kap.2) lot seg likevel gjennomføre.

Miljøoppfølgingsplan

En egen miljøoppfølgingsplan ble utarbeidet i fase 1. Denne ble fulgt opp i månedlige statusmøter hvor forhold i planen kontinuerlig ble vurdert. Avslutningsvis ble resterende elementer kvittert ut av miljørådgiver, i samarbeid med entreprenør og prosjektleder fra Oslo Havn.

Resirkuleringsgrad

Høy grad av sortering for avfall og bygningsdeler - resirkuleringsgrad > 95%

Utslippsfri byggeplass

Prosjektet ble gjennomført med utslippsfri byggeplass, bortsett fra pumpe til vannmeislingsmaskin som ikke var tilgjengelig som utslippsfritt alternativ. Entreprenør søkte byggherre om dispensasjon for denne. Forbruket ble loggført i månedsrapporter og dokumentert i sluttrapport for energiforbruk.

Energieffektivitet

Se «Resultatmål/prosjektleveranse» kap. 2

Klimagassregnskap

Klimagassregnskap/-rapport ble utarbeidet av miljørådgiver og godkjent av intern ressurs for miljøarbeid i Oslo Havn ved prosjektslutt.

4.3. Økonomi

Kostnadsrammer for prosjektet

Dokument/vedtak	Saks/dokumentnummer	Dato	Sum	Kommentar
Havnestyret	HST 36/17	30.3.207	MNOK 148,0	HST besluttet oppstart prosjekt
Prosjektforslag	BP2	10.6.2021	MNOK 83,0	Budsjettsammenstilling ved Sweco Norge AS
Havnestyret	Vedtak BP3	13.12.2023	Kostnadsramme P85 MNOK 227,0	Vedtak BP3

4.4. Fremdrift

Planlagt fremdrift

Oppstart: 2.1.2024

Deloverlevering søndre løp: 17.10.2024

Overlevering komplett: 3.4.2025

For å ta høyde for forsinkelser ble det avtalt en slakk i planen og kontraktfestet dato for overlevering ble satt til 30.6.2025.

Reell fremdrift

Oppstart: 2.1.2024

Overlevering komplett: 7.7.2025

Leietakere i hallene og samtidig med rehabiliteringen ga større utfordringer enn forventet. Særlig problematisk var vannmeisling av betongdekker med risiko for vannsøl på gjenstander i underliggende haller. Fremdriftsplanen måtte derfor revideres flere ganger underveis. Likevel ble rehabiliteringen ferdigstilt 7. juli, kun én uke senere enn planlagt.

4.5. Risiko

Betongrehabilitering

Risiko for utvidet omfang ble identifisert, men undervurdert i usikkerhetsanalyse gjennomført i fase 1. Se kapittel 7.3 «Viktige læringspunkter» Usikkerhetsanalyse og Betongrehabilitering.

Fjellsikring

Sikring av fjellet over konstruksjonen var identifisert som en økonomisk risiko. Både på grunn av utfordrende tilkomst, og eventuelle overraskelser ved boring for fjellbolter. Arbeidet gikk likevel som planlagt, uten større utfordringer eller overraskelser underveis. Det ble ingen forsinkelser eller behov for økt antall av sikringsbolter, eller andre tilleggskostnader som følge av denne operasjonen.

Noe uventet ble det likevel funnet forsagere (udetonerte sprengladninger) i tak og vegger fjellet. Sanering av disse medførte mindre forsinkelser i starten av rehabiliteringsperioden og ga merkostnader på MNOK 2,2.

Leietakere i anlegget

Leietakeren Norsk Folkemuseum opprettholdt sin drift parallelt med utførelse av rehabiliteringsarbeidene de første seks månedene. Risikoen for utfordringer knyttet til denne samtidigheten ble undervurdert i fase 1. Det var planlagt å flytte leietakeren mellom ulike ledige haller slik at arbeidene kunne gjennomføres uhindret og rasjonelt. I praksis viste dette seg å ikke være mulig. Rehabiliteringsarbeidene måtte i stedet tilpasse seg leietakeren. Konsekvensen av dette var revidering av arbeids- og fremdriftsplaner og økte kostnader som følge av krav knyttet til 'plunder og heft' fra underleverandører.

4.6. Kostnadsdrivere og økonomisk utvikling i prosjektet

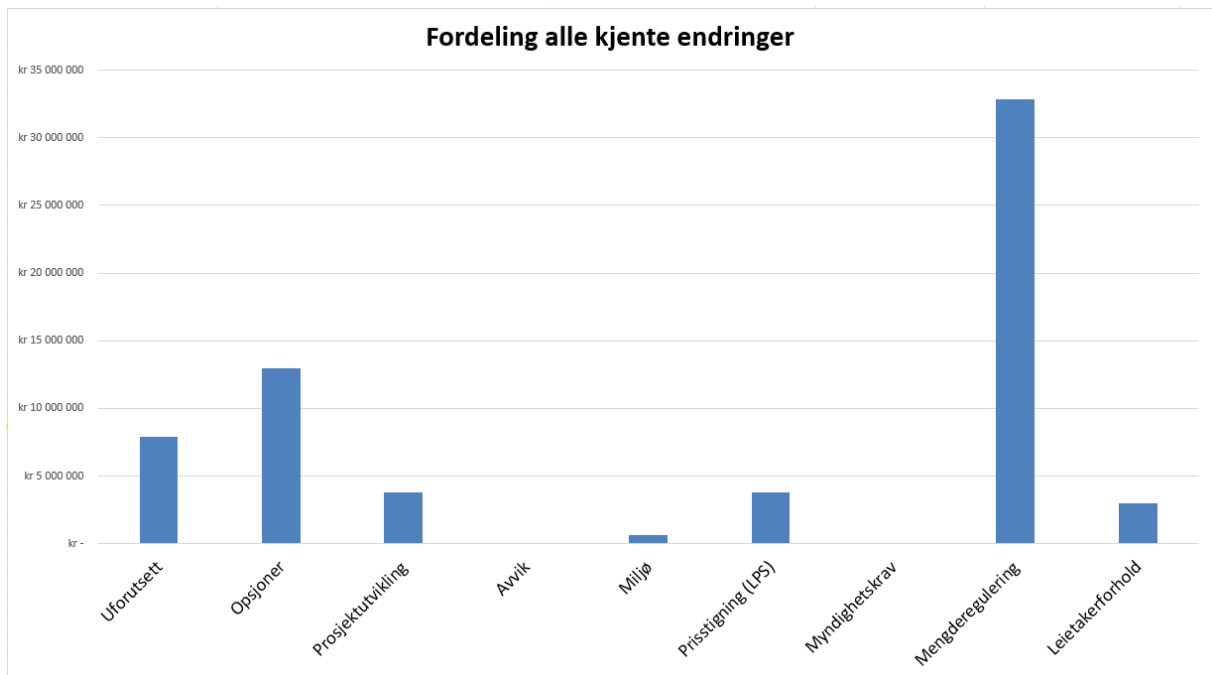


Fig. 1 Oversikt kostnadsdrivere, merkostnader

I kapittel 7 redegjøres det for viktige læringspunkter. Flere av disse henger direkte eller indirekte sammen med den økonomiske utviklingen i prosjektet. I oversikten i fig.1 fremgår de ulike hovedkategorier for andel av merkostnader oppstått i prosjektet. Av de ni kategoriene, er det særlig tre som skiller seg negativt ut. De resterende er også av betydning, men likevel forholdsvis små om en legger målpriskalkylen til grunn, under MNOK 10,0.

Dette vurderes som akseptabelt og påregnelig i en entreprise i denne størrelsesorden, det er ikke uvanlig med noe prosjektutvikling (løsninger/ kvalitetsvalg) når detaljprosjekteringen starter. Prisstigningselementet er alltid estimert i kalkylen, men fasit kommer alltid i etterkant. Miljørelaterte kostnader har vært marginale, mens det i dette prosjektet viste seg å være større utfordringer knyttet til ivaretagelse av gjenværende leietaker (Norsk Folkemuseum) enn forutsatt. Hensynet til lagrede gjenstander gjorde at tiltak og fremdrift måtte justeres det første halvåret. Dette medførte uforutsette kostnader.

De tre største kostnadsdriverne, utgjør en vesentlig større prosentvis andel av totalkostnaden i prosjektet, og bidrar alene til at risikoavsetningen denne gangen viste seg å være altfor lav. Problemstillingen er egentlig todelt. Prosjekteringen ble basert på en svært nøktern tilnærming til valg av (teknisk) løsning. De opprinnelige føringene for prosjektet angir at hallene skulle rehabiliteres for begrenset varighet, noe som hadde betydning for valg av tekniske løsninger og kvalitet. I det endelige prosjektet valgte man høyere standard på overflatebehandling av gulv og vegger. Disse var lagt inn som opsjoner.

Dette henger sammen med den andre siden av forholdet, nemlig at prosjektet ikke er å anse som direkte havnerelatert, og derfor bør ha et reelt (kommersielt) avkastningskrav. I tillegg var omfanget stort og kalkylen gjorde prosjektet til et av de dyreste enkeltprosjektene i havna så langt. For å redusere det økonomiske omfanget, ble kostnader derfor kuttet på et tidlig stadium, i stedet for en mer realistisk kalkyle som hadde gitt muligheter for å kutte ikke-vesentlige elementer.

I stedet ble det tidlig i gjennomføringsfasen konstatert at en kvalitetsheving i form av utløsning av dyre opsjoner var nødvendig for å oppnå leiepriser som var lagt til grunn. Når det etterpå gradvis ble avdekket et stadig større behov for betongrehabilitering, til slutt en mengderegulering på over 100 %, var overskridelse av kostnadsrammen et faktum. Uten at dette kunne avhjelpest i form av andre kutt.

5. VURDERING AV GEVINSTOPPNÅELSE

Prosjektets gevinster (Prosjektforslag 10.6.2021, kap. 6.1)

Opprettholde drift og leieinntekter

På tidspunktet for utarbeidelse av sluttrapport (januar 2026) er det foreløpig ikke inngått avtaler om utleie av mer enn 4 av 48 haller. Arbeidet med å skaffe leietakere er intensivert.

Øke leieinntekter

Prosjektforslaget beskriver forutsetningen for økte leieinntekter som «Oppgradering og vedlikehold av økt standard på leieobjektet». Prosjektet har lagt til rette for dette, all den tid anlegget nå er oppgradert i sin helhet og fremstår som nytt. Teknisk infrastruktur har blitt skiftet i sin helhet, reparasjoner av skadete bærende konstruksjoner og omfattende overflatebehandling. Beliggenhet og fremtidig områdesikring forventes også å bidra betydelig til hallenes attraktivitet.

Ivareta HAVs utviklingsmuligheter

Prosjektforslaget angir følgende: «*Tilpassing og jevnlig vedlikehold av bygningsmasse for havneformål. Alternativt samme for ikke-havnerelatert virksomhet. For sistnevnte evt. også aktiv markedsføring/markedstilpasning*»

Rehabiliteringen har tilpasset anlegget til ikke-havnerelatert virksomhet, i tråd med ønsket leietakerportefølje: Langsiktige avtaler med høy grad av passiv lagring. Oslo Havn har en næringsmegler engasjert for markedsføring av hallene som utleieobjekt.

6. REGNSKAP

Fase\Aktiviteter	[MNOK]
<p>2015.../Konseptfase/Prosjektering/Fase 1</p> <p>(Regnskap fra 1.1.2015 – 31.12.2023: Både entreprise- og andre byggherrekostnader)</p> <p>(Andel av total kostnad; kommer i tillegg til sluttvederlag og andre byggherrekostnader fra fase 2)</p>	10,0
Fase 2	
Justering av målpris	
Entreprenørkostnad (Målpris ved Havnestyrets vedtak om BP3)	175,2
Endringsarbeider	15,5
Utløste opsjoner	12,0
Mengderegulering (betongrehabilitering)	36,4
LPS (lønns- og prisstigning)	2,1
Justert målpris	241,2
Selvkost entreprenør (inkludert 10% påslag og endringsarbeider som ikke regulerer målpris)	238,7
Differanse selvkost/justert målpris	2,5
Bonus iht. målprismodell 50/50-fordeling	1,2
Prosjektspesifikk bonus fase 1	0,3
Sum sluttvederlag til entreprenør (Selvkost + bonus)	240,2
Andre byggherrekostnader (fase 2)	4,6
Totalkostnad prosjektet	254,8

7. EVALUERING

7.1. Suksessfaktorer

Se kapittel 4.5 Risiko.

7.2. Usikkerhet

Se kapittel 4.5 Risiko.

7.3. Viktige læringspunkter

Fase 1

Varighet

Fase 1 ble gjennomført i tidsrommet mai - desember 2023. Fram mot Havnestyremøtet 13. desember opplevde prosjektet sterkt tidspress for å ferdigstille målpriskalkyle og saksfremlegg med forslag til investeringsbeslutning. Tidligere erfaringer fra samspillsentrepriser viser at et er en tydelig sammenheng mellom tidsbruk i fase 1 og risiko for kostnadsoverskridelser i gjennomføringsfase. Det er prosjektets oppfatning at mer tid til fase 1 ville økt sannsynligheten for en mer presis prosjektering og målpriskalkyle.

Utarbeidelse av kalkyle

Det er viktig at prosjektledere fra byggherre har tilstrekkelig kompetanse på relevante områder fordi samspill ideelt sett innebærer et helt likeverdig samarbeid. Uten denne kompetansen blir entreprenør den mest dominerende og retningsgivende part og det blir et ubalansert samspill. Uansett entreprisform er det fordelaktig at byggherren har god kompetanse på området. En styrking og jevnlig oppdatering av denne vil derfor være en viktig.

Tilgjengelig tid for prosjektleder

For at balansen i et samspill skal være reell og fungere i praksis, kreves det samlokalisering. Det må settes av god tid for deltakelse av nøkkelpersonell i denne entreprismodellen. Dette er også viktig for komplekse prosjekter uavhengig av gjennomføringsmodell. For dette prosjektet var det planlagt tilstrekkelig tid til samlokalisering for fase 1. En tid etter at fase 2 var i gang, så vi at behovet for byggherrens prosjektleders tilstedeværelse var undervurdert. Grad av tilstedeværelse ble derfor justert opp.

Usikkerhetsanalyse

For at kostnadsrammen skal bli mest mulig korrekt og speile den reelle risikoen for uforutsette kostnader, er det avgjørende at prosjektet vurderer identifisert risiko på en mest mulig objektiv måte, og unngår gruppe-tenking og overdreven tro på egen prosjektering og erfaring. Ved utførelse av usikkerhetsanalyse er en av oppgavene å definere verste tenkelige utfall for relevante prosjektelementer og prosesser. Her er det svært viktig å ta tilstrekkelig høyde for uheldige utfall, og la utregningene i analysen (som også inneholder best tenkelige utfall) avgjøre kostnadsrammen.

I dette prosjektet ble behov for betongrehabilitering sterkt undervurdert. Dette medførte en for optimistisk målpriskalkyle, og følgelig en for lav risikoavsetning (buffer) for gjennomføringsfasen.

Fase 2

Betongrehabilitering

Den største uforutsette kostnadsdriveren i prosjektet var mengderegulering av betongrehabilitering (se kap. 2 Måloppnåelse, Resultatmål/Prosjektleveranse). Bedre kjennskap til potensielt dårlig utstøping og for liten overdekning i betongkonstruksjoner fra 50-tallet vil være til stor nytte ved projektering av kommende prosjekter. Verste tenkelige utfall for rehabilitering av eldre betongkonstruksjoner må ikke undervurderes i fremtidige, ref. «føre var» prinsippet.

Utføre arbeider i umiddelbar nærhet til 3. part

Prosjektet utarbeidet i fase 1 en fremdriftsplan basert på at leietakere i anlegget skulle flyttes mellom ledige haller i forhold til hvordan arbeidene forløp seg. Det var til dels store utfordringer knyttet til dette. Oslo Havn har leietakere i mange ulike bygg, og det bør forsøkes å unngå samtidighet av rehabiliteringsarbeider med leietakeres drift, i alle fall i umiddelbar nærhet til leietakere.

Opsjoner

Når beslutning om utløsning av opsjoner tas tidlig i gjennomføringsfasen er prognosen for totalkostnader fortsatt i stor grad usikker. I dette prosjektet måtte opsjoner løses ut tidlig på grunn av rekkefølgen i arbeidsoppgavene. Ved mulighet for beslutning på et senere tidspunkt i forløpet ville beslutningsgrunnlaget vært bedre.

I forlengelsen av dette, er erfaringen at større og komplekse prosjekter i havna ofte «prises ned» ved at kutt og kvalitetsreduksjoner gjøres før forslag til investeringsbeslutning legges frem. Dette gir mindre handlingsrom underveis ettersom tilgjengelige kutt allerede er lagt inn. Prosjektet får da mindre økonomisk handlingsrom dersom det oppstår merforbruk for vesentlige elementer.

I fremtidige prosjekter bør det budsjetteres mer realistisk. Det bør utarbeides reelle kutt- og plusslister for å gi økonomisk handlingsrom innenfor vedtatt kostnadsramme.

Lønnsomhetsvurderinger

Prosjektformålet er ikke direkte relatert til havnedrift. Lønnsomhetsvurderinger ble derfor en stor del av fase1. I fremtidige prosjekter vil det være nyttig at relevant ekspertkompetanse fra ulike avdelinger i større grad bidrar ved denne typen vurderinger. Dette vil sikre både bred forankring i egen organisasjon og riktig kompetanse for gjennomføring av relevante vurderinger.

Overføring fra prosjekt til drift

I tidligere prosjekter har det tidvis blitt avdekket mangelfull eller svakt samarbeid mellom avdelinger/seksjoner i Oslo Havn mht. løpende involvering. I dette prosjektet var flere seksjoner i FDVU-avdelingen involvert allerede fra prosjekteringsfasen. De var også kontinuerlig involvert i gjennomføringsfasen, ved beslutninger om løsninger, materialvalg m.m. Dette var vellykket og bidro til en smidig og god overføring til drift, og et effektivt og driftsvennlig anlegg.

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
23/26	Havnestyret	08.04.2026

Arkivsak: 22/232 - 4
Saksbehandler: Christian Peder Braarud / fagsjef
Compliance

Havnestyrets årshjul

Sammendrag:

Havnedirektør foreslår at Havnestyrets årshjul skal videreføres med ett tillegg:

- I mars- eller april møtet skal Havnestyret evaluere sitt eget arbeid, og havnestyremedlemmene skal oppdatere habilitetsregisteret.

Saksfremstilling:

Havnestyrets årshjul ble foreslått og vedtatt i havnestyremøtet 25. januar 2023. Årshjulet har som oppgave å koordinere planleggingen av Havnestyrets arbeide gjennom året med tanke på finansiell og ikke-finansiell rapportering, internkontroll og havnestyrets revisjonsutvalg med kontaktmøte og virksomhetsmøte opp mot byråd og byrådsavdeling. Årshjulet koordinerer aktiviteter på avdelingsnivå, ledergruppenivå, havnestyrenivå og kommunalt nivå, samt intern og ekstern rapportering.

Økonomiske og administrative konsekvenser:

Å videreføre årshjulet med nevnte tillegg har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser

Havnedirektørens vurderinger:

Det er Havnedirektørens vurdering at det er en styrke at årshjulet videreføres samt at havnestyrearbeidet vil forbedres ved at havnestyret regelmessig vurderer seg selv og medlemmenes habilitet

Havnedirektørens forslag til vedtak:

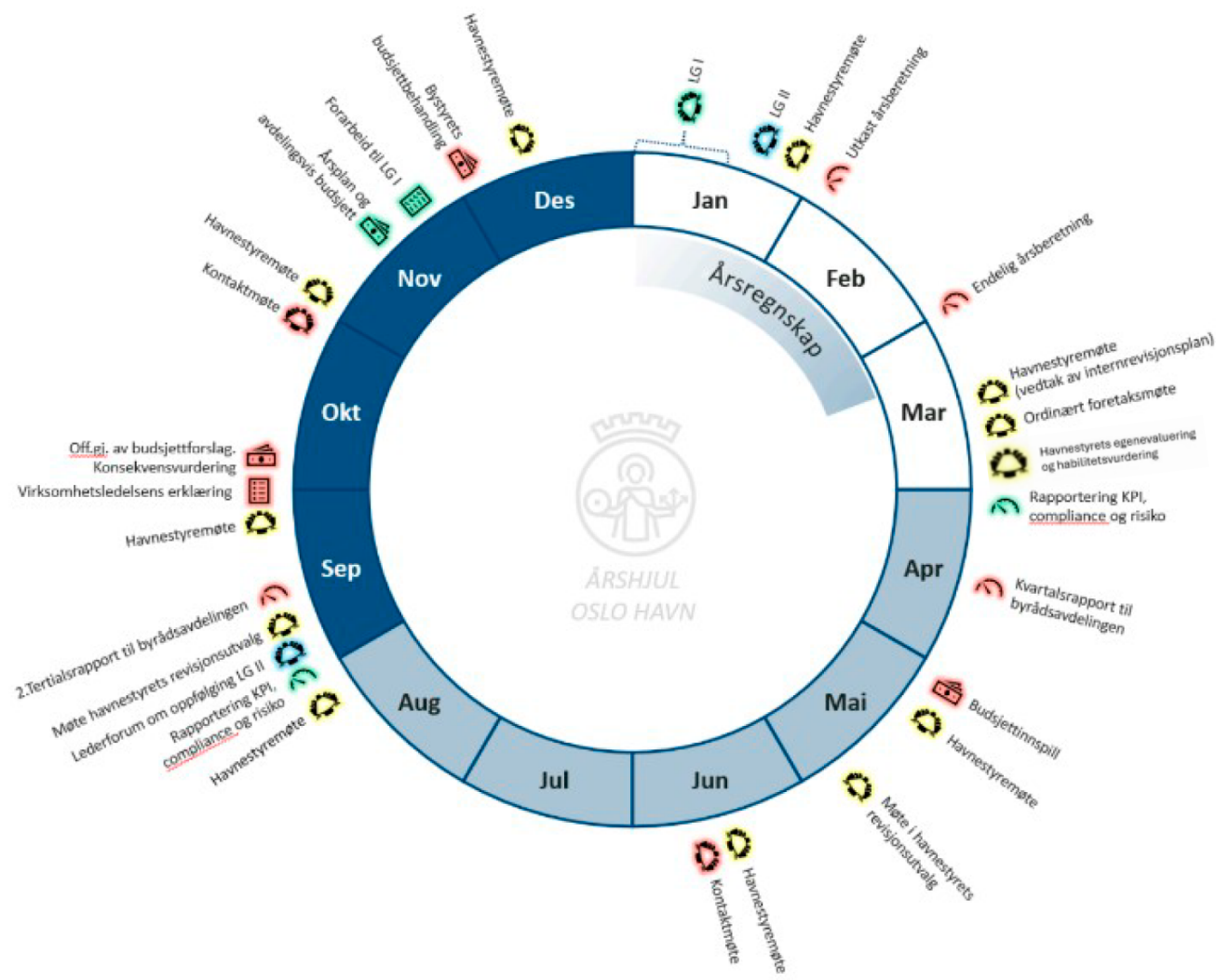
Havnedirektør foreslår at Havnestyret vedtar å videreføre årshjulet med et tilleggspunkt, som er at Havnestyret evaluerer sitt eget arbeid og at havnestyremedlemmene oppdaterer habilitetsregisteret.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

John E. Larsen
finans- og organisasjonsdirektør

Vedlegg:

24.03.2026 HAV årshjul 2026



Forklaring

-  Intern rapportering (avd.nivå)
-  Avdelingsnivå
-  Ekstern rapportering
-  Kommunalt nivå
-  Havnestyrenivå
-  Ledergruppenivå

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
24/26	Havnestyret	08.04.2026

Arkivsak: 24/413 - 7
Saksbehandler: Ole Thomas Berge / juridisk sjef

Havnestyrets egnevaluering

Saksfremstilling:

Havnestyret har bedt administrasjonen utarbeide skjema som kan benyttes til havnestyrets egnevaluering. Til hjelp for evalueringen vedlegges skjema med relevante temaer.

Dersom styret ønsker, kan egnevaluering inngå i styrets årshjul slik at vurderingen gjøres hvert år i mars/april møtet.

Saken behandles uten at administrasjonen er til stede.

I tillegg til evalueringsskjemaet følger egenmeldingsskjema for registrering av roller utenfor Hav Eiendom («Rolleskjema»). Formålet med kartleggingen er både å sikre at styret har oversikt over hverandres øvrige verv, og å identifisere eventuelle interessekonflikter som kan ha betydning for habilitet.

Det er ikke lenge siden havnestyret fylte ut tilsvarende skjema, men det kan være hensiktsmessig at det innarbeides en rutine hvor dette blir tema 1 gang i året. Dersom et styremedlems roller har endret seg siden forrige innsending, skal vedlagte skjema derfor fylles ut på nytt og leveres til havnedirektøren før styremøtet.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret har gjennomført egevaluering og gjennomgang av egenmeldingsskjema som gjelder roller utenfor Oslo Havn KF.

Ingvar Meyer Mathisen

havnedirektør

Ole Thomas Berge

juridisk sjef

Vedlegg:

20.03.2026 Havnestyret - skjema egevaluering

20.03.2026 Havnestyret - rolleskjema

EGENEVALUERING AV HAVNESYRET

Alle styremedlemmene går igjennom og vurderer hver for seg hvert punkt til å være: Bra/OK/dårlig som grunnlag for felles diskusjon i styret.	Bra	OK	Dårlig	Kommentarer
Styrets arbeidsform				
• Styret er riktig og godt sammensatt mht. kompetanse og erfaring ut fra Oslo Havns behov				
• Styret har tilstrekkelig med møter, og varigheten av disse er tilstrekkelig for å utøve et ansvarlig styrearbeid				
• Styret opptrer som et kollegium hvor fellesfølelsen er grunnleggende med integritet, åpenhet, ansvarlighet og tillit overfor hverandre				
• Styret arbeider ut i fra et helhetsperspektiv på foretakets beste				
• Styrets medlemmer viser alle et stort engasjement og bruker tilstrekkelig tid på sitt styreverv				

Styret				
• Har tett og god kontakt med daglig leder				
• Har den kunnskap og innsikt om foretakets virksomhet og omverdenen som kreves				
• Har den kompetanse som behøves for å drive styrets arbeid mot oppsatte mål				
• Er engasjert i foretaket og tar ansvar i sin rolle				
• Lytter til andres meninger og sørger for et åpent og konstruktivt samarbeidsklima				
Styrets arbeidsgrunnlag				
• Administrasjonen fremmer relevante saker og legger forholdene til rette for styrets arbeid i form av et godt beslutningsunderlag				
• Styret har tilstrekkelig tid, kunnskap og grunnlag til å beslutte foretakets langsiktige og strategiske planer				
• Styret bidrar med innspill som virker inspirerende for administrasjonen.				
Finans / kontroll				
• Det fokuseres på foretakets mål når styret drøfter beslutninger om investeringer, strategier og liknende tiltak				

<ul style="list-style-type: none"> • Styret har etablert tilfredsstillende kontrollsystemer og drøfter regulært foretakets risikoeksponering 				
<ul style="list-style-type: none"> • Styret drøfter – og får tilfredsstillende rapportering om foretakets finansielle situasjon. 				
<ul style="list-style-type: none"> • Styret har tilstrekkelig tid til behandling av foretakets finansielle rapportering, kontroll av foretakets likviditet og forvaltning av midler. 				
<ul style="list-style-type: none"> • Foretakets årsberetning, kvartals- og tertialrapporter gir styret et godt grunnlag for å vurdere foretakets virksomhet, strategier og mål. 				
<ul style="list-style-type: none"> • Hav Eiendoms handlingsplan og årsberetning gir styret et godt grunnlag for å vurdere selskapets virksomhet, strategier og mål. 				
<ul style="list-style-type: none"> • Styret behandler forberedelse til generalforsamling i Hav Eiendom og er tilfreds med behandling av saken. 				
<ul style="list-style-type: none"> • Styrets medlemmer har fått tilfredsstillende opplæring. 				

Ledelse og organisasjon				
<ul style="list-style-type: none"> Styret foretar en hensiktsmessig vurdering av daglig leder samt ansettelsesvilkår en gang årlig 				
<ul style="list-style-type: none"> Styret blir i tilstrekkelig grad orientert om foretakets situasjon mht. menneskelige ressurser 				
Omdømme				
<ul style="list-style-type: none"> Styret får jevnlig analyser slik at det kan vurdere foretakets omdømme 				
Daglig leder				
<ul style="list-style-type: none"> ...har den nødvendige kompetanse og engasjementet til å lede foretaket 				
<ul style="list-style-type: none"> ... har nødvendig styrke til å gjennomføre vanskelige saker 				
<ul style="list-style-type: none"> ...legger fram relevant informasjon og 				

beslutningsunderlag for styret.				
<ul style="list-style-type: none"> • ...er ærlig og åpen om problemer i foretaket 				
<ul style="list-style-type: none"> • ...følger opp styrets vedtak lojalt 				
<ul style="list-style-type: none"> • ...evner å få sine medarbeidere med seg for å skape gode resultater 				
<ul style="list-style-type: none"> • ...evner å videreutvikle foretaket under endrede rammevilkår 				
Andre forhold/synspunkter				

Navn: _____

Roller utenfor Oslo Havn KF

	Oppdragsgiver	Rolle/engasjement/stilling	Tidsperiode	Merknader
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				

Dato: _____

Signatur: _____