

**Innkalling**

**Møte:** Havnestyret  
**Møtested:** Skur 38, Vippetangen  
**Møtedato:** 17.06.2026  
**Tid:** Kl. 16:00  
**Sekretariat:** Hans Bernhard Klepsland

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

Sakspapirene ligger i Acos Møteportal.

**Saker til behandling**

Type	Saksnr.	Sakstittel	
FS		Havnestyrets egentid	-
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	-
FS		Avgradering av saker	-
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	-
FS		Habilitet	-
ST	39/26	Arbeidsmiljø og sykefravær - Status	§ 13 1. ledd, jf. fvl. § 13 1. ledd nr. 1
ST	40/26	Signering av Host Port Contract TSR Oslo 2029	§ 14 1. ledd
ST	41/26	Fullmakt til å inngå leiekontrakter med Harald A. Møller AS	§ 14 1. ledd
ST	42/26	Revisjon av strategiplanen - fremdriftsplan	§ 14 1. ledd
ST	43/26	Prosjekt 12290104 Tankskiputstikkeren - Investeringsbeslutning BP3	§ 23 1. ledd
ST	44/26	Orientering om bystyrevedtak 27.5.25 om fergeutredningen	§ 14 1. ledd

ST	45/26	Kommuneplanens arealdel - Høringsinnspill til revidert planforslag	-
ST	46/26	Transportanalyse - Oslo havns rolle i byen og regionens godstransport	-
ST	47/26	Etterkontroll av havne- og farvannsloven	-
ST	48/26	Havnedirektørens orientering	§ 14 1. ledd
FS		Havnestyrets egentid med havnedirektør	-
FS		Havnestyrets egentid	-
FS		Eventuelt	-

**Oslo, 12. juni 2026**

## Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
45/26	Havnestyret	17.06.2026

**Arkivsak:** 21/10523 - 15  
**Saksbehandler:** Cato Johansen / fungerende seksjonssjef  
Plan og miljø

## Kommuneplanens arealdel - Høringsinnspill til revidert planforslag

### Sammendrag:

Oslo kommune har lagt ut revidert forslag til kommuneplanens arealdel (KPA26) på høring. Planen er forenklet og mer overordnet enn 2023-forslaget, med færre detaljerte bestemmelser. Høringsfrist er 24.8.26.

Oslo Havn har vurdert planforslaget opp mot tidligere høringsuttalelse. Flere av innspillene til HAV er fortsatt kun delvis ivaretatt. Samtidig vurderes nye temaer, blant annet beredskap og økende press på arealer som benyttes til gods, logistikk og forsyninger til Oslo-regionen og landsdelen.

Denne styresaken danner grunnlaget for administrasjonens høringsuttalelse. Hovedgrepene i planen støttes, men med enkelte presiseringer og forbehold.

### Saksfremstilling:

Oslo kommune ved Byrådsavdeling for byutvikling har lagt ut revidert forslag til kommuneplanens arealdel (KPA26) på høring. Forslaget bygger på høringsutkastet fra 2023, men er vesentlig endret etter politiske føringer om å forenkle planen og gjøre den mer fleksibel og gjennomførbar. Endringene innebærer særlig en reduksjon i omfanget av bestemmelser, mindre detaljstyring og større vekt på overordnede føringer, samtidig som flere krav og avklaringer er flyttet til reguleringsplannivå.

For Oslo Havn, som forvalter kommunens sjøområder og er en sentral aktør i byens logistikk- og transportsystem, utgjør arealdelen et viktig rammeverk for utviklingen av havneområdene og bruken av sjøarealene. Endringene i planforslaget har betydning for hvordan forhold knyttet til havneformål, sjøtransport, sikkerhet og sameksistens mellom ulike brukerinteresser i sjø reguleres på et overordnet nivå.

Sammenlignet med 2023-forslaget inneholder KPA26 i mindre grad detaljerte og operative bestemmelser, blant annet for sjø og vassdrag. Planen legger i større grad opp til å angi hensyn og overordnede prinsipper fremfor konkrete krav til tiltak og bruk. Et eksempel på dette er at tidligere foreslåtte bestemmelser om naturrestaurering ved alle tiltak i sjø er tatt ut. Oslo Havn påpekte i 2023 at slike krav må vurderes i sammenheng med tiltakets omfang og plassering, og sees i lys av mer helhetlige og effektive løsninger for naturrestaurering.

Oslo Havn ga høringsuttalelse til planforslaget i 2023. På bakgrunn av de vesentlige endringene i KPA26 er det gjort en ny vurdering av hvordan tidligere innspill er ivaretatt, samt om det er behov for å justere eller supplere disse i lys av nye føringer, erfaringer og kunnskap. På denne bakgrunn skal Oslo Havn vurdere om planforslaget i tilstrekkelig grad ivaretar havnas behov for arealer, drift og utvikling, og om det er behov for ytterligere innspill før endelig vedtak.

I det følgende gjennomgås tidligere uttalelse og vurderinger av behov for endringer i Oslo Havns uttalelse til revidert KPA.

### **1. Havneformål og arealbruk**

Oslo Havn påpekte i 2023 behovet for en bredere og mer fleksibel forståelse av havneformål, som også omfatter moderne logistikk-, bearbeidings- og distribusjonsfunksjoner for å ivareta både eksisterende virksomhet (f.eks. betongproduksjon) og fremtidige sirkulære løsninger (f.eks. massehåndtering).

I det reviderte planforslaget er det fortsatt ikke gjort presiseringer av havneformålet slik Oslo Havn foreslo. Samtidig innebærer forenklingen at planens bestemmelser i mindre grad regulerer konkrete aktiviteter og funksjoner. I likhet med forrige versjon er havneformålet fortsatt gjeldende på Hjortnes og Vipptangen, selv om bystyret nå har vedtatt en retning for etablering av en felles fergeterminal på Kongshavn.

#### Vurdering:

Innspillet om mer fleksibel forståelse av havneformålet anses fortsatt i liten grad ivaretatt. Det er fortsatt behov for tydeligere avklaring av havnas funksjonsbredde. Samtidig har det gjennom flere møter med planjuridisk ekspertise, bl.a. hos Kystverket, blitt tydelig at fleksibiliteten i havneformålet ikke er særlig stor. Dersom man ønsker å ivareta muligheten for å beholde og videreutvikle produksjon og sirkulær aktivitet i havna, vil det bli nødvendig å omregulere deler av havna til kombinert formål havn/industri. Oslo Havn legger nå dette til grunn for den nye reguleringsplanen for Kongshavn og deler av Sjursøya. Havnestyret sluttet seg til denne

vurderingen gjennom vedtak i møte den 8.4.26 (sak 17/26). Det blir viktig å avklare at kommuneplanens formål (havn) ikke er til hinder for å etablere et slikt kombinasjonsformål.

Gitt de usikkerheter som fortsatt gjelder for etablering av felles fergeterminal på Kongshavn, er det riktig å opprettholde havneformålet på Hjortnes og Vippetangen. Dette er også i samsvar med forbeholdene gitt i bystyrevedtaket 27.5.26 om fergeutredningen.

## **2. Forutsigbarhet for byutviklingsområder**

I 2023 ble det uttrykt bekymring for at nye bestemmelser kunne endre premissene for vedtatte reguleringsplaner, særlig i utviklingsområder som Filipstad og Grønlikaia. Oslo Havn viste i denne sammenheng til Hav Eiendoms uttalelse. Hav Eiendom ga, sammen med andre store utviklere, innspill med krav om å tydeliggjøre at forutsetningene i påbegynt planarbeid ikke skulle endres som følge av nye føringer i KPA.

I KPA26 er forholdet til reguleringsplaner noe tydeligere, og redusert detaljnivå bidrar til mindre risiko for direkte motstrid. Samtidig er det fortsatt ikke eksplisitt uttalt at påbegynt planarbeid ikke skal kunne avvises med basis i nye føringer i KPA.

### Vurdering:

Innspillet anses som delvis ivaretatt. Samtidig er det fortsatt begrenset eksplisitt sikring av eksisterende planforutsetninger, spesielt for områdekategoriene som omfatter Filipstad og Grønlikaia (U4-områder). Det er viktig for fremtidig finansiering av nye havnetiltak at gjeldende forutsetninger i pågående planarbeid og byutvikling opprettholdes.

## **3. Massehåndtering og bylogistikk**

Oslo Havn løftet behovet for arealer til massehåndtering og bruk av sjøtransport som del av en effektiv og klimavennlig bylogistikk.

KPA26 omtaler bylogistikk som tema, men med færre konkrete føringer og mindre detaljstyring. Det er også mindre sannsynlig at bylogistikk omfatter tung næringstrafikk, og at temaet først og fremst handler om varelevering og andre mindre, lokale logistikkfunksjoner.

### Vurdering:

Innspillet anses i begrenset grad ivaretatt. Planen mangler tydelig arealstrategi for tunge logistikk- og massehåndteringsfunksjoner. Oslo Havn har også gjennom videreutvikling av eget planarbeid i Sydhavna vurdert at arealer til økt sjøtransport, massehåndtering og annen sirkulær virksomhet bør håndteres gjennom egne planprosesser. Gjennom dette arbeidet vil Oslo Havns rolle i det lokale, regionale og nasjonale logistikksystemet tydeliggjøres.

## **4. Sjøtransport og havnas rolle i klima- og transportsystemet**

Oslo Havn fremhevet havnas betydning for å redusere utslipp og avlaste veinettet gjennom økt sjøtransport.

I KPA26 videreføres klima- og transporthensyn på et overordnet nivå, men koblingen til sjøtransport og havnas funksjon er lite konkret.

#### Vurdering:

Innspillet anses delvis ivaretatt på strategisk nivå. Gitt KPA26 sitt økte fokus på overordnede strategier og føringer, vurderes det at det ikke er kritisk at planen operasjonaliseres for å ivareta sjøtransport spesielt.

### **5. Regulering av sjøområder – bruk, sikkerhet og sameksistens**

Oslo Havn påpekte behovet for tydeligere regulering av ferdsel, sikkerhet og balanse mellom ulike brukerinteresser i sjøområdene. Havna var spesielt kritisk til forslaget om å fjerne billedene mellom øyene, med henvisning til Kystverket, havne- og farvannsloven og behovet for å tydeliggjøre at disse også skal ivareta lokalferger.

KPA26 viderefører overordnede hensyn knyttet til natur, friluftsliv og bruk av sjø, men har i langt mindre grad konkrete og operative bestemmelser. Biledene er også tatt inn igjen i plankartet.

#### Vurdering:

Innspillet anses i noe grad ivaretatt. Redusert detaljnivå gir større fleksibilitet, men også mindre presisjon i styring av bruk og sikkerhet i sjøområdene. I tråd med KPA26 sitt fokus på overordnede føringer, blir mye av dette overført til reguleringsplannivå. Det er også viktig å være oppmerksom på at sjøferdsel i stor grad reguleres gjennom annet lovverk (havne- og farvannsloven og tilhørende forskrifter).

### **6. Regulering av ankring og installasjoner i sjø**

Oslo Havn foreslo i 2023 konkrete bestemmelser for å regulere ankring og mooring, blant annet av hensyn til miljø og allmenn tilgang. Dette innspillet ble gjort i samarbeid med Bymiljøetaten.

I KPA26 er det i hovedsak videreført overordnede restriksjoner, mens mer detaljerte reguleringer ikke er tatt inn. Byrådet har spesifikt uttalt til dette forslaget at de anser temaet som viktig, men at løsningen må finnes gjennom andre styringsverktøy enn KPA.

#### Vurdering:

Innspillet anses ikke ivaretatt. Samtidig erkjennes det at KPA ikke er et egnet juridisk verktøy for slike reguleringer. Dette bør ivaretas gjennom annet regelverk.

#### **Økonomiske og administrative konsekvenser:**

KPA26 har nå få konkrete føringer som gir konsekvenser for havnedriften. På lang sikt vil nye føringer kunne gi vesentlige endringer i havnas rammebetingelser.

#### **Havnedirektørens vurderinger:**

Havnedirektøren støtter hovedgrepet i KPA26, hvor kommuneplanens arealdel i større grad rendyrkes som et overordnet og strategisk styringsdokument, og hvor konkrete løsninger og

detaljerte krav i større grad avklares på reguleringsplannivå. Dette bidrar til økt fleksibilitet i gjennomføring av prosjekter og reduserer risikoen for unødvendig detaljstyring på kommuneplannivå.

Samtidig er det enkelte forhold av særlig betydning for Oslo Havns samfunnsoppdrag som etter vår vurdering ikke er tilstrekkelig avklart, og som det er viktig å belyse i den videre behandlingen av planen.

*For det første* er det behov for å sikre at havneområdene kan romme et bredere spekter av funksjoner enn det tradisjonelle havneformålet tillater. Moderne havner fungerer i økende grad som knutepunkter for logistikk, bearbeiding og sirkulære aktiviteter. Dette gjelder blant annet massehåndtering og distribusjon av byggematerialer, som kan bidra til å redusere transportarbeidet i byen og regionen og dermed gi vesentlige klima- og miljøgevinster. Dette er utgangspunktet for at havnestyret har vedtatt å omregulere av deler av Sydhavna. Oslo Havn legger derfor til grunn at havneformålet i kommuneplanen ikke er til hinder for å kombinere havneformål med relevante industriformål som understøtter denne utviklingen.

*For det andre* har det siden 2023 vært en tydelig styrking av fokuset på samfunnssikkerhet og beredskap, herunder knyttet til krise- og krigssituasjoner. Havneinfrastruktur og koblingen mellom sjøtransport og det overordnede transportsystemet vil i en slik sammenheng kunne få økt betydning. Selv om det foreløpig er uklart i hvilken grad dette vil medføre konkrete arealbehov, er det viktig at kommunen er oppmerksom på denne utviklingen i den videre behandlingen av arealdelen, og at det tas høyde for mulige fremtidige behov knyttet til beredskap og forsyningsikkerhet.

*For det tredje* er det Oslo Havns vurdering at logistikkfunksjoner som tema i begrenset grad er behandlet i denne rulleringen av kommuneplanens arealdel. Dette gjelder ikke bare havneområdene, men også andre sentrale logistikkområder i byen, som over tid har kommet under betydelig arealpress. Oslo har som hovedstad nasjonale funksjoner som forutsetter robuste og effektive logistikk-løsninger. Det er derfor viktig at behovet for arealer til logistikk og byforsyning gis større oppmerksomhet i videre planarbeid, og eventuelt følges opp i neste rullering dersom dette ikke ivaretas i den pågående prosessen.

*For det fjerde* er det viktig å videreføre de grunnleggende prinsippene som har ligget til grunn for utviklingen av Fjordbyen. Gjennomføring av Fjordbyvedtaket har vært basert på et symmetriprinsipp, hvor verdiskaping fra byutvikling i tidligere havneområder finansierer utvikling og effektivisering av havneinfrastruktur, som igjen muliggjør ytterligere byutvikling. Dette samspillet har vært avgjørende for den vellykkede utviklingen av Oslo som Fjordby og havneby. Det er derfor viktig at nye føringer i kommuneplanens arealdel ikke introduserer forhold som kan forstyrre denne balansen eller svekke gjennomførbarheten av vedtatte byutviklingsprosjekter.

Samlet sett vurderer havnedirektøren at KPA26 representerer en hensiktsmessig forenkling av kommuneplanens arealdel, men at det er behov for enkelte presiseringer og

oppmerksomhetspunkter knyttet til havneformål, logistikk, beredskap og samspillet mellom byutvikling og havneutvikling for å sikre at kommunen fullt ut ivaretar havnas rolle og funksjoner knyttet til byen og regionens utvikling.

### **Havnedirektørens forslag til vedtak:**

1. Havnestyret støtter hovedgrepene i KPA26, herunder at kommuneplanens arealdel i større grad rendyrkes som et overordnet og strategisk styringsdokument, og at detaljerte krav og avklaringer i større grad legges til reguleringsplannivå.
2. Havnestyret vedtok i 2026 (sak 17/26) at deler av Sydhavna skal omreguleres til kombinert formål havn/industri for å ivareta eksisterende og nye havnefunksjoner. Havnestyret forutsetter at havneformålet i kommuneplanens arealdel ikke er til hinder for å kombinere havnevirksomhet med industriformål, herunder aktiviteter knyttet til logistikk, massehåndtering og sirkulære verdikjeder, som kan bidra til redusert transportarbeid og lavere klimagassutslipp i byen og regionen.
3. Havnestyret ber om at kommunen i den videre behandlingen av KPA26 har oppmerksomhet på økende behov knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap, herunder havnas rolle i krise- og krigssituasjoner og betydningen av samspillet mellom sjøtransport og det overordnede transportsystemet.
4. Havnestyret påpeker at arealer til gods, logistikk og forsyninger til Oslo-regionen og landsdelen er under økende press i Oslo, og ber om at dette temaet gis større oppmerksomhet i det videre planarbeidet og i neste rullering av kommuneplanens arealdel, dersom det ikke ivaretas tilstrekkelig i KPA26.
5. Havnestyret understreker viktigheten av å videreføre prinsippene fra Fjordbyvedtaket, herunder symmetriprinsippet mellom byutvikling og havneutvikling. Det forutsettes at nye føringer i KPA26 ikke svekker gjennomførbarheten av vedtatte og pågående byutviklingsprosjekter eller finansieringen av viktig havneinfrastruktur.
6. Havnestyret ber administrasjonen oversende disse vedtak til Plan- og bygningsetaten som del av Oslo Havns høringsinnspill til kommuneplanens arealdel (KPA26).

Ingvar M. Mathisen  
Havnedirektør

Heidi Leander Neilson  
Fung. Direktør plan- og utbyggingsavd.

## Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
46/26	Havnestyret	17.06.2026

**Arkivsak:** 25/269 - 19  
**Saksbehandler:** Heidi Leander Neilson / fungerende  
avdelingsdirektør plan og utbygging

## Transportanalyse - Oslo havns rolle i byen og regionens godstransport

Transportanalysen er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag for Oslo Havn KF, for å synliggjøre Oslo havn sin nåværende og framtidige rolle i byens- og regionens godstransport. Analysen inngår som en viktig del av kunnskapsgrunnlaget til pågående omregulering i deler av Sydhavna.

TØI-rapport 2160/2026 er publisert på TØI sine nettsider:

<https://www.toi.no/publikasjoner/oslo-havns-rolle-og-betydning-for-byens-og-regionens-godstransport-en-transportanalyse-av-dagens-situasjon-og-mulige-fremtidsscenarier>

### Sammendrag:

Oslo havns rolle i regionens godstransport er belyst med fem ulike framtidsscenarier (2050), som danner utgangspunkt for analysen:

Scenario 1: 500.000 TEUs over Oslo Havn (mot dagens 260.000 TEUs).

Scenario 2: Intermodal jernbaneforbindelse for containergods mellom Sydhavna og Alnabru.

Scenario 3: CO<sub>2</sub>-klynge med utskipping over Oslo havn.

Scenario 4: Gjenvinningsterminal for masser i Sydhavna.

Scenario 5: Samling av fergeterminal på Kongshavn.

Datakilder og metodiske tilnærminger er SSBs havnestatistikk og grunnlagsdata fra SSBs lastebilundersøkelse (LBU), trafikkdata, informasjon fra Oslo havn og beregninger med Nasjonal godstransportmodell (NGM).

Hovedpunktene i transportanalysen viser:

- Oslo havn er tett integrert i et komplekst transportsystem der sjøtransport, vegtransport og i noen grad jernbane virker sammen.
- Oslo havn er et sentralt knutepunkt for forsyningen av varer til Oslo, Østlandsområdet og videre ut i landet.
- Havnene i Oslofjorden er i konkurranse, men er også gjensidig avhengig av hverandre.
- Containerrutene anløper ofte flere havner i fjorden på samme tur for å sikre lønnsom drift og for å repositionere tomme containere mellom havner.
- Underliggende transportstrukturer kan endres en del fra år til år, både mht. nivå, sammensetning, nye strømmer, strømmer som opphører og midlertidige strømmer.
- Havnerelaterte godsstrømmer påvirker tungtrafikken langt utenfor selve havneområdet. For at ikke veitrafikken øker unødvendig er det viktig at havna utnyttes godt.

De ulike scenariene påvirker lokal trafikkbelastning og samlet trafikkarbeid i ulik retning og med svært ulik styrke:

- Av de ulike scenariene er det containergods, containergods med jernbaneforbindelse til Alnabru og massegjenvinningsterminal der effekten av å bruke havna har størst betydning for å redusere tungtransport på vei.
- Massegjenvinningsterminal finnes ikke i Oslo havn i dag (pga regulert til havn ikke industri). Gjenvinning av masser i havnen har potensial til å gi vesentlige reduksjoner i transportarbeidet lokalt og regionalt.
- Dersom veksten i containertrafikk skulle komme over Svinesund istedenfor Oslo Havn, viser scenariet at trafikkarbeidet i Oslo og Akershus vil øke betydelig.
- Intermodal jernbaneforbindelse kan redusere containergodstrafikken på E6 mellom Oslo Havn og Alnabru med 7-8%.
- Selv om den samlede trafikkbelastningen på vegnettet i området fortsatt vil være høy, kan reduksjonen bidra til bedre framkommelighet og redusert kø i perioder med høy belastning.
- Et regionalt banetilbud til Alnabru ser ut til å være mest effektivt for å redusere containergodstrafikk og belastning i Oslo-området, mens direkte togforbindelser til Bergen og Trondheim gir størst reduksjon i samlet trafikkarbeid på nasjonalt nivå.

Flere statlige etater jobber nå med kunnskapsgrunnlag og innspill til Nasjonal Transport Plan (NTP). Transportanalysen er delt med Kystverket, Statens Vegvesen, Miljødirektoratet og Klimaetaten som reviderer kommunens klimastrategi.

Oslo Havn har diskutert transportanalysen med Statens vegvesen og Kystverket, som ønsker videre oppfølging for å diskutere prinsipielle spørsmål om samordnet areal og transportbehov i Oslo og Akershus. Tema om mangel på logistikkarealer i Oslo er også belyst i Oslo Havns høringsinnspill på kommuneplanens arealdel.

**Økonomiske og administrative konsekvenser:**

Transportanalysen er utført som et fastprisoppdrag til NOK 600.000, og inngår som en del av planarbeidet i Sydhavna det er satt av 3 mil. til inneværende år.

**Havnedirektørens vurderinger:**

Det er viktig med et grundig nøytralt faktagrunnlag som utgangspunkt for omreguleringen i deler av Sydhavna. Et gjennomarbeidet og godt faglig dokumentert planforslag er en forutsetning for at planen kan vedtas innen rimelig tid (ca 3 år). En planprosess er samtidig en gylden anledning til å bidra til faktabasert folkeopplysning og synliggjøre samfunnsoppdraget til Oslo Havn KF.

**Havnedirektørens forslag til vedtak:**

Transportanalysen tas til orientering.

Ingvar Meyer Mathisen

havnedirektør

Heidi Leander Neilson

fungerende avdelingsdirektør plan og utbygging

## Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
47/26	Havnestyret	17.06.2026

**Arkivsak:** 21/10303 - 13  
**Saksbehandler:** Ole Thomas Berge / juridisk sjef

## Etterkontroll av havne- og farvannsloven

### Saksfremstilling:

Nærings- og fiskeridepartementet skal foreta en etterkontroll av havne- og farvannsloven.

Formålet er å gjennomgå bestemmelsene i loven, sett i lys av utviklingen siden lovens vedtakelse i 2019. Det skal vurderes om den har en hensiktsmessig utforming og fungerer tilfredsstillende, eller om det er behov for endringer eller nye bestemmelser.

Oslo kommune er invitert til å gi innspill og vil gjøre det. I den forbindelse er vi bedt om å gi våre bemerkninger til Byrådsavdeling for byutvikling innen 17. juni 2026. Det legges opp til at kommunens innspill avgis av bystyret og at havnestyrets innspill legges ved.

### Økonomiske og administrative konsekvenser:

-

### Havnedirektørens vurderinger:

Bestemmelsene i havne- og farvannsloven fungerer i hovedsak godt i den daglige driften av havnen, og vi har derfor få innspill til departementets etterkontroll.

Riktignok har regelverket knyttet til ulovlig fortøyning av båter i Frognerkilen vært noe utfordrende. Gjennom klagebehandling har det imidlertid blitt avklart hvordan bestemmelsene

skal forstås, og Kystverket har gitt støtte til vår tolkning. Vi ser derfor ikke behov for ytterligere presiseringer.

Etter vedtakelsen av havne- og farvannsloven har den sikkerhetsmessige situasjonen endret seg og det foreslås at vi gir dette innspillet til Oslo kommune:

*Oslo Havn ser behov for et tydelig hjemmelsgrunnlag til å etablere forbudssoner på sjøsiden av særlig sårbare havneanlegg, der anleggets PFSA viser høy risiko.*

*Forbudssonen bør avgrenses til et fastsatt og tilstrekkelig antall meter fra anleggets sjøgrense, samt fra øvrige objekter i sjø som inngår i havneanleggets funksjon.*

*Etter Oslo Havns vurdering vil pågående tiltak for å styrke sikringen på landsiden ha begrenset effekt så lenge det ikke foreligger hjemmel til å bortvise uvedkommende fra anleggenes sjøside.*

**Havnedirektørens forslag til vedtak:**

I forbindelse med departementets etterkontroll av havne- og farvannsloven, ber havnestyret havnedirektøren sende innspill som foreslått i saksfremlegget til Oslo kommune.

Ingvar Meyer Mathisen  
havnedirektør

Ole Thomas Berge  
juridisk sjef