

Møteinnkalling

Havnestyre

Møtested: Teams-møte -
Møtetid: 03.12.2020 kl. 16:00

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

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Sakspapirene ligger i Admincontrol.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer og varamedlemmer.

Havnestyresaker	Innhold	Lukket
	Protokoll fra havnestyrets møte 29.10.2020	
	Avgradering av saker	
	Rapport vedr. bruk av fullmakter	
	Habilitet	
	Havnestyresaker til behandling	
ST 58/20	Vurdering av havnekapitalen og utbyttekapasitet	X
ST 59/20	Orientering om arbeid med utenriksfergeutredning	
ST 60/20	Filipstad - status	X
ST 61/20	Hav Eiendom AS - egenregiprosjekter	X
ST 62/20	BP3 investeringsprosjekt 8 19 016 00 - Beslutning om gjennomføring av rehabiliteringsprosjekt skur 38	X
ST 63/20	Internrevisjon – oppstart og forslag til revisjonsplan	
ST 64/20	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	X
ST 65/20	Vannkvalitet, overvåking og økologisk tilstand i indre Oslofjord	
ST 66/20	Partneravtalen 2021	
	Eventuelt	

Protokoll fra havnestyrets møte 29.10.2020

Avgradering av saker

Rapport vedr. bruk av fullmakter

Habilitet

Oslo Havn

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
59/20	Havnestyre	03.12.2020

Saksbehandlende avdeling:
Saksbehandler / stilling:

Plan og utbygging
Cato Johansen / prosjektleder

Dato: 24.11.2020

Saksnummer: 2020/238
Arkivref: 4523/2020

Sak: Orientering om arbeid med utenriksfergeutredning



(foto: Oslo Havn KF/Hans Kristian Riise)

Saken gjelder:

Bystyret vedtok 24.6.2020 sak 201 Filipstad – områderegulering med konsekvensutredning, vedtakspunkt 5 som lyder:

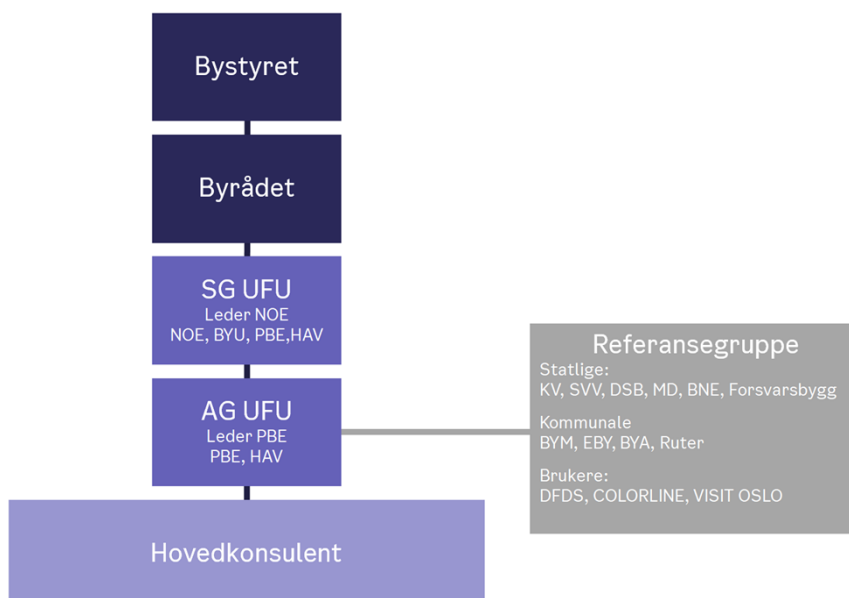
«Byrådet skal gjennomføre en utredning av strukturen for utenriksfergetrafikken i Oslo som omfatter en gjennomgang av dagens fergestruktur og alternative strukturer, herunder en samlet struktur, med vekt på gjeldende terminalplasseringer og mulige alternative plasseringer, herunder muligheten for å etablere fergeterminal på Kongshavn/Sydhavna til erstatning for én eller begge eksisterende terminaler. Utredningen skal vurdere relevante aspekter ved forskjellige alternativer, herunder konsekvenser for den samlede virksomheten til Oslo havn, arealmessige konsekvenser, økonomiske konsekvenser, miljømessige konsekvenser, regulatoriske konsekvenser, tekniske forhold, konsekvenser for byutvikling og samlet samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Utredningen gjennomføres av Oslo Havn og Plan- og bygningsetaten med ekstern bistand, under ledelse av Plan- og bygningsetaten. Det etableres en styringsgruppe som skal sikre fremdrift og ivaretagelse av mandatet. Styringsgruppen ledes av byrådsavdeling for næring og eierskap med deltagelse fra byrådsavdeling for byutvikling, Plan- og bygningsetaten og Oslo Havn KF. Utredningen skal kvalitetssikres eksternt.»

Byrådsavdeling for næring og eierskap (NOE), i samarbeid med byrådsavdeling for byutvikling (BYU), har gitt Plan- og bygningsetaten (PBE) og Oslo Havn KF (HAV) i oppgave å utrede strukturen for utenriksfergetrafikken i Oslo. Arbeidet med utredningen (kalt UFU) er høyt prioritert både hos PBE og HAV. I denne saken redegjøres det for arbeidets status.

Organisering av arbeidet

Arbeidet ledes av Byrådsavdeling for næring og eierskap (NOE) i samarbeid med Byrådsavdeling for byutvikling (BYU) gjennom en styringsgruppe (SG UFU), hvor PBE og HAV også er representert. Det er etablert en arbeidsgruppe (AG UFU) ledet av Plan- og bygningsetaten (PBE) der Oslo Havn KF (HAV) deltar. Det vil engasjeres ekstern konsulent som skal gjennomføre utredningen og bistå arbeidsgruppen.

Det skal etableres en referansegruppe med statlige og kommunale aktører, i tillegg til berørte brukere. Ulike aktører i referansegruppen inviteres til særmøter etter behov, blant annet vil det bli spesielt nødvendig å innhente kunnskap fra dagens rederier.



Anskaffelse av ekstern bistand

Hovedfokus for det innledende arbeidet med fergeutredningen er anskaffelse av konsulent til gjennomføring av utredningen. Det inviteres til åpen anbudskonkurranse, og arbeidsgruppen

utarbeider konkurransegrunnlag og oppdragsbeskrivelse. Fristen for innlevering av tilbud er satt til 12. januar 2021. Tildelingskriteriene er basert på pris (30%), oppdragsforståelse (30%) og kompetanse og erfaring (40%).

Konsulenten skal utarbeide en sluttrapport som forutsettes å kunne benyttes som grunnlag for politisk behandling og øvrige kommunale prosesser. Tjenesten skal utføres i perioden februar 2021 til februar 2022, med mulighet for suppleringer frem til bystyrets behandling av saken. Det skal også engasjeres ekstern kvalitetssikring av den ferdige rapporten.

Det lages en samarbeidsavtale mellom PBE og HAV, hvor hver part dekker 50% av kostnadene ved anskaffelsen av konsulent.

Alternativer som skal utredes

Oppdraget består i å utarbeide en utredning i henhold til bystyrets vedtak i samarbeid med AG UFU. Utredningen skal vurdere følgende løsnings- og lokaliseringsalternativer:

Løsnings- alternativ	Struktur	Filipstad/ Hjortnes	Vippetangen/ Revier	Kongshavn/ Sydhavna
1	Samlet terminal	X	-	-
2	Samlet terminal	-	X	-
3a	Samlet terminal (for 2 rederier)	-	-	X
3b	Terminal (for 1 rederi)	-	-	X
3c	Samlet terminal (for 3 rederier)	-	-	X
4 (dagens)	Delt terminal	X	X	-
5	Delt terminal	X	-	X
6	Delt terminal	-	X	X

Underalternativ 3b og 3c skal dekke mulighetene for at havnas totale kapasitet kan reduseres til en eller økes til tre rederier med terminal på Kongshavn, uten terminal på Hjortnes og Revier.

Det tas sikte på i første omgang å gjøre en grovsiling av alternativene med tanke på realistisk gjennomførbarhet. Denne silingen vil bli foretatt av styringsgruppen, som vurderer

behovet for en eventuell politisk drøfting. Konsekvensene av gjestående alternativer skal deretter utredes grundigere ut fra følgende inndeling:

- a) Konsekvenser for den samlede virksomheten til Oslo havn
- b) Arealmessige konsekvenser
- c) Økonomiske konsekvenser
- d) Miljømessige konsekvenser
- e) Regulatoriske konsekvenser
- f) Tekniske forhold
- g) Konsekvenser for byutvikling
- h) Samfunnsøkonomiske konsekvenser

Tentativ framdriftsplan for UFU

Det tas forbehold om endringer i framdriftsplan. Detaljert framdrift for utredningen og påfølgende kvalitetssikring og høringer vil fastlegges når det er inngått avtale med konsulent. Endelig politisk behandling vil måtte fastslås når ferdig utredning er oversendt til Rådhuset.

Milepæl	Dato/periode
Etablering arbeidsgruppe	04.11.2020
Etablering styringsgruppe	13.11.2020
Anskaffelse ekstern bistand	November 2020 - januar 2021
Utredning	Februar - juni 2021
Ekstern kvalitetssikring, høring/infomøter, ev. justeringer	August/september 2021 – januar/februar 2022
Politisk behandling, ev. justeringer	Januar/februar – desember 2022 (anslag)

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Saken angår fremtidig utenriksfergestruktur i Oslo Havn, og utredning av alternative lokaliseringer av fergeterminaler.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Saken vil kunne få betydelige konsekvenser for Oslo Havn, og berører mange aspekter av fremtidige investeringsbehov og inntekter.

Budsjettmessige forhold:

Pr i dag ingen budsjettmessige konsekvenser. Utgifter til utredningsarbeidet dekkes gjennom den udisponerte potten av driftsmidler.

Havnedirektørens vurderinger:

Utredning av fremtidig fergestruktur er en sak som vil kunne få vidtrekkende konsekvenser for Oslo Havn, våre kunder – fergerederiene og deler av regionens nærings- og reiseliv. En avklaring av dette spørsmålet er derfor svært viktig for forutsigbarheten både for egen virksomhet og for mange av våre kunder og brukere, herunder rederier, transportkjøpere og nærings- og reiselivet i Oslo generelt. Det blir spesielt viktig for Oslo Havn å fokusere på dialogen med fergeselskapene, og at løsningsforslagene blir attraktive for næringen slik at fergevirksomheten i Oslo opprettholdes. Kunnskap om og forståelse for fergedrift vil derfor bli viktige kriterier for utredningen.

Lokalisering av fergeterminalene er i tillegg en avgjørende forutsetning for gjennomføringen av Fjordbyplanen, med de mulige konsekvenser dette har for pågående planarbeid og

byutviklingsprosjekter på Filipstad, Vippetangen og Grønlia/Bjørвика.

Oslo Havn vil prioritere dette arbeidet høyt i den kommende perioden. Havnedirektøren anser at arbeidet er organisert på en hensiktsmessig måte, og at Oslo Havn er tilfredsstillende representert i styringsgruppe og arbeidsgruppe.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

1. Saken tas til orientering

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Åsa Nes
eiendomsdirektør

Vedlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
63/20	Havnestyre	03.12.2020

Saksbehandlende avdeling:
Saksbehandler / stilling:

Finans og organisasjon
Christian Peder Braarud / Fagsjef Compliance

Dato: 26.11.2020

Saksnummer: 2020/212
Arkivref: 4580/2020

Sak: Internrevisjon – oppstart og forslag til revisjonsplan

Saken gjelder:

Det vises til vedtak i havnestyremøtet 29.10.2020 om godkjenning av valg av PwC som leverandør av internrevisjonstjenester for Oslo Havn KF. Havnestyret bes om å godkjenne internrevisjonsplan for 2021 og mandat for internrevisjonen i Oslo Havn KF.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Internrevisjon er et essensielt element i god virksomhetsstyring, og funksjonen har en unik uavhengig posisjon i organisasjonen og rapporterer direkte til styret. Plasseringen skal sikre internrevisjonens uavhengighet fra nivåene under styret og fra de områdene og prosessene som skal revideres.

I følge foreslått mandat for internrevisjonen skal derfor styret godkjenne internrevisjonsplanen.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Dette er første gang internrevisjonstjenester kontraheres. Omfanget av tjenesten er estimert til 0,25 årsverk eller 10 arbeidsuker. Basert på dette anslaget er kostnaden for tjenesten 870.000 NOK/år.

Budsjettmessige forhold:

Kostnaden for internrevisjon må innarbeides i justert 2021 budsjett, og inkluderes i budsjettet for 2022 og videre fremover.

Havnedirektørens vurderinger:

Kommunelovens § 67 sier at: «Foretaket ledes av styret, som har myndighet til å treffe avgjørelse i alle saker som gjelder foretaket og dets virksomhet». Det er styret som har ansvaret for å påse at virksomheten drives i samsvar med foretakets formål, vedtekter, kommunens økonomiplan og årsbudsjett mv. Daglig leder har etter kommunelovens § 71 ansvar for den daglige ledelse av foretaket, og skal sørge for at foretaket drives i samsvar med lover, forskrifter og overordnede instruksjoner, og at foretaket er gjenstand for betryggende kontroll.

God styring og kontroll er en grunnleggende forutsetning for å oppnå virksomhetens mål. God håndtering av risiko er avgjørende for verdiskapingen, og derfor må risikostyring og internkontroll være integrert i virksomhetsstyringen. Det økte fokus på compliance og corporate governance i Oslo kommune gjør at også HAV må ha et tilfredsstillende system for virksomhetsstyring og internkontroll som skal dokumenteres og følges opp i tråd med rammeverk for internkontroll i Oslo kommune, tilpasset HAVs risikonivå og egenart. Risikovurderinger skal dessuten dokumenteres og følges opp i styringsdialogen mot NOE og internt i HAV. Det skal løpende vurderes behov for risikoreduserende tiltak og kontrollaktiviteter.

HAV har ansatt Fagsjef compliance, og Fagsjef compliance har ledet anskaffelse av internrevisjonstjenester i tråd med kriterier beskrevet i notat til Havneledelsen av 10-03-2020 og slik Havnestyret er orientert om i Havnestyret 17-09-2020.

Organisering av internrevisjonsfunksjonen.

Internrevisjon er et essensielt element i god virksomhetsstyring, og funksjonen har en unik uavhengig posisjon i organisasjonen og rapporterer direkte til styret. Plasseringen skal sikre internrevisjonens uavhengighet fra nivåene under styret og fra de områdene og prosessene som skal revideres.

Internrevisjonen for HAV skal følge IIA-standardene (tidligere kjent som Norges Interne Revisorers Forening NIRF) (vedlagt). Retningslinjer og prosedyrer for Internrevisjonen skal være i henhold til IIA-standardene for hvordan internrevisjonen skal planlegge og gjennomføre arbeidet, følge opp og rapportere resultatene den kommer til.

Hensikten med IIA-standardene er å:

1. Veilede i etterlevelse av de obligatoriske deler av det internasjonale rammeverket for profesjonell utøvelse av internrevisjon (IPPF).
2. Danne et rammeverk for å utøve og fremme et bredt spekter av merverdiskapende internrevisjonstjenester.
3. Etablere et grunnlag for å måle utførelsen av internrevisjon.
4. Stimulere til forbedring av organisasjonsmessige prosesser og drift.

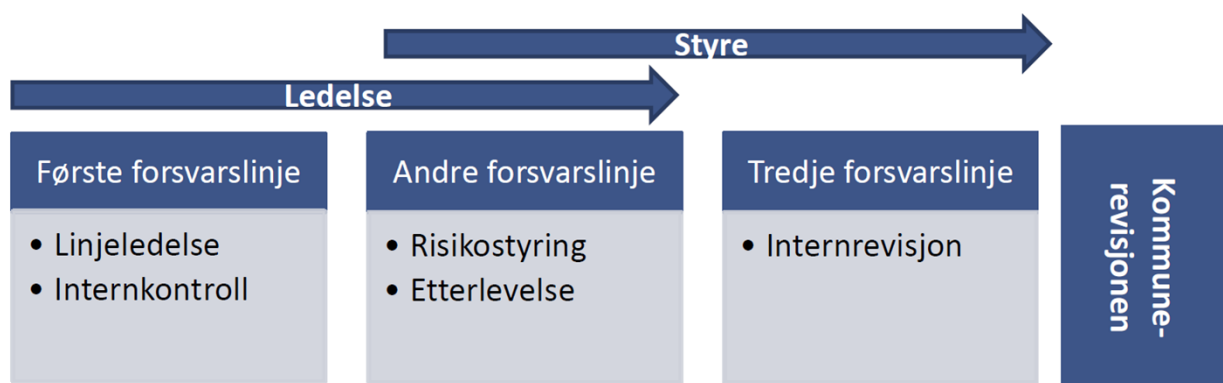
IIA-standardene er et sett prinsippbaserte, obligatoriske krav som består av:

- Sentrale krav for profesjonell utøvelse av internrevisjon og for evaluering av om utøvelsen er effektiv og hensiktsmessig, som er anvendbare på organisasjonsnivå og individuelt nivå internasjonalt.
- Tolkninger som klargjør vilkår og konsepter i standardene.

Standardene, sammen med de etiske regler, omfatter alle obligatoriske deler av det internasjonale rammeverket for profesjonell utøvelse av internrevisjon. Dermed vil etterlevelse av de etiske regler og standardene innebære etterlevelse av alle obligatoriske deler av det internasjonale rammeverket for profesjonell utøvelse av internrevisjon.

Dette kommer i tillegg til ansettelsen av Fagsjef compliance med ansvar for at god virksomhetsstyring, risikostyring, etterlevelse og kontroll aktivitetene i HAV er forsvarlig ivarettatt totalt sett i HAV («andre forsvarslinje»).

Internrevisjonsfunksjonen vil koordineres gjennom Fagsjef compliance og rapportere til Havnestyret.



Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret godkjenner internrevisjonsplanen og mandatet til internrevisjonen for Oslo Havn KF.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

John Larsen
finans- og organisasjonsdirektør

Vedlegg

- 1 Oslo Havn - forslag til foreløpig internrevisjonsplan 2021
- 2 Mandat for internrevisjonen i Oslo Havn KF

Styret i Oslo Havn
Kopi: Havnedirektør

16. november 2020

Internrevisjon - forslag til foreløpig revisjonsplan 2021

Innledende om internrevisors arbeid gjennom året

Oslo Havn engasjert i oktober 2020 pwc som internrevisor i virksomheten. Internrevisjonsfunksjonen er nyopprettet, og de overordnede rammene for funksjonen er nedfelt i en styrefastsatt internrevisjonsinstruks.

I henhold til instruksjonen skal internrevisjonen utføre revisjonsarbeidet etter en styregodkjent plan. Da funksjonen er nyopprettet, foreslås det at det i første omgang vedtas en foreløpig revisjonsplan. Den foreløpige revisjonsplanen dekker noen utvalgte tema som er av overordnet betydning for styring og kontroll, og som er nyttige for Oslo Havn å få en gjennomgang av. Samtidig er temaene godt egnet for internrevisjonen ift å bli bedre kjent med virksomheten, slik at et bedre tilpasset forslag til endelig revisjonsplan kan fremmes utpå våren 2021.

Forslaget til foreløpig plan er diskutert med ledelsen før fremleggelse for styret. Resultatet av revisjonsarbeidet vil rapporteres tilbake til styret i forbindelse med forslaget til endelig revisjonsplan for 2021. Eventuelle avdekkede alvorlige forhold vil rapporteres ved første mulige styremøte.

Revisjonsplanen beskriver de foreslåtte revisjonene på overordnet nivå. Det løpende revisjonsarbeidet vil koordineres med Havnedirektøren og Fagsjef Compliance, herunder utarbeidelse av detaljerte planer for det enkelte prosjekt før oppstart, og gjennomgang av observasjoner, vurderinger og rapportutkast.

Forslag til foreløpig revisjonsplan våren 2021

Over tid bør internrevisjonen systematisk dekke bredden av de viktigste risikoene i virksomheten, mens det på kortere sikt normalt er viktig å dekke de mest tidsaktuelle forholdene. En årlig revisjonsplan bør balansere begge disse perspektivene.

2021 er første revisjonsperiode i Oslo Havn. Ved etablering av internrevisjonsfunksjoner anbefaler pwc at det gjøres en innledende og overordnet vurdering av hvordan virksomhetens styrings- og kontrollmekanismer er innrettet. Dette er nyttig i seg selv. Samtidig er det også en fin måte å bli kjent med selskapet på, og det danner en referanseramme for å tolke og kalibrere senere revisjonsobservasjoner og -anbefalinger.

Vi anbefaler at det samtidig gjøres 1-2 mindre revisjoner rettet mot enkelttema, slik at dere får erfare hvordan tematiske enkeltrevisjoner gjennomføres. Disse bør velges ut fra en risiko- og rotasjonslogikk, som beskrevet over. Som et første enkelttema foreslår vi at det ses på hvordan virksomheten har innrettet arbeidet med risikostyring. Formålet vil være å vurdere nåværende status, samt gi innspill til eventuelle forbedringsmuligheter. Som andre revisjonstema foreslår vi en rådgivningsorientert revisjon rettet mot å gi innspill til hvordan Oslo Havn kan beregne fremtidige likviditetsbehov og

tilhørende utbyttekapasitet. Dette er viktig ut fra behovet for å balansere eiers økte utbytteforventninger med likviditets- og kapitalbehovet i virksomheten. Som et faglig utgangspunkt vil det ses hen til metodikker som anvendes for å beregne kapital, likviditetsbehov og utbyttekapasitet i finansielt regulert sektor (Basel regelverket / ICAAP).

Tilnærmingen vurderes av oss som en god oppstart, der vi raskt kommer i gang med konkret revisjonsarbeid, fremfor å trekke planleggingsarbeidet ut over tid. Vi vil også mer effektivt kunne utarbeide en målrettet revisjonsplan for 2021, med utgangspunkt i at vi da har blitt kjent med selskapet.

Hovedrevisjon: Vurdering av overordnet styrings- og kontrollregime

Revisjonen vil dekke typiske tema som:

- Strategi (kontekst for revisjonen)
- Organisering, roller og ansvar
- Lederfora
- Planleggings- og oppfølgingsprosesser
- Styringsdokumenter
- Teknologistøtte

Typiske evalueringskriterier vil være om temaene er godt definert og ajourført, tydelig formidlet og forstått, konsistent etterlevd i henhold til intensjon, transparens og sporbarhet, oppfølging og internkontroll med mer.

Enkelttema:

- Risikostyring: Revisjon med formål å vurdere hvordan Oslo Havn har innpasset arbeidet med risikostyring i virksomhetens helhetlige styringsmodell. Viktige undertema vil være:
 - Roller og ansvar
 - Metodikk og verktøy
 - Periodiske rapportering
 - Løpende rapportering, herunder ifm avvik/hendelser
- Bistand til utvikling av metodikk for beregning og analyse av kapital- og likviditetsbehov, og tilhørende utbyttekapasitet.

Eksempel på tema for kommende revisjonsperioder:

Nedenfor angis eksempler på tema som kan være aktuelle for kommende revisjonsperioder. Temaene er ikke vurdert konkret ift foreløpig revisjonsplan, men er basert på hva som oppleves relevant i andre virksomheter hvor vi bidrar med internrevisjonstjenester.

1. Styring og kontroll av datterselskap
2. Personvern
3. Anskaffelser / seriøsitet
4. Sikkerhet
5. Informasjonssikkerhet
6. Rekruttering
7. Kompetansestyring
8. Lederutvikling
9. Bærekraft
10. Økonomistyring
11. Varslingsordning



Omfanget av enkeltrevisjonene vil koordineres med administrasjonen ifm den detaljerte oppdragsplanleggingen. Generelt vil godt dokumenterte og transparente prosesser, uten avvik, gi effektive revisjoner, mens mer utfordrende mangel- og avviksevaluering vil være mer tidkrevende. Internrevisor vil søke å utføre arbeidet så effektivt som mulig.

Ut over revisjonsplanen, er internrevisor disponibel til gjennomføring av bekreftelses- og rådgivningsoppdrag på ad-hoc basis. Slike oppdrag avtales med styret eller administrasjonen, og oppsummeres overfor styret i internrevisors halvårs-/årsrapporter.

Med vennlig hilsen
PricewaterhouseCoopers AS

Jonas Gaudernack
Partner, PhD

Introduksjon

Dette mandatet er utstedt av styret i Oslo Havn KF (Havnestyret) og definerer roller, mandat og ansvar for internrevisjonen i Oslo Havn KF. Mandatet må sees i sammenheng med oppdragsbrevet mellom Oslo Havn KF og leverandøren av internrevisjonstjenester.

Formål, roller og ansvar

Internrevisjonen er en uavhengig og objektiv bekreftelses- og rådgivingsfunksjon. Internrevisjonen skal ved å anvende en systematisk og strukturert tilnærming bidra til Oslo Havn KF sin måloppnåelse gjennom å:

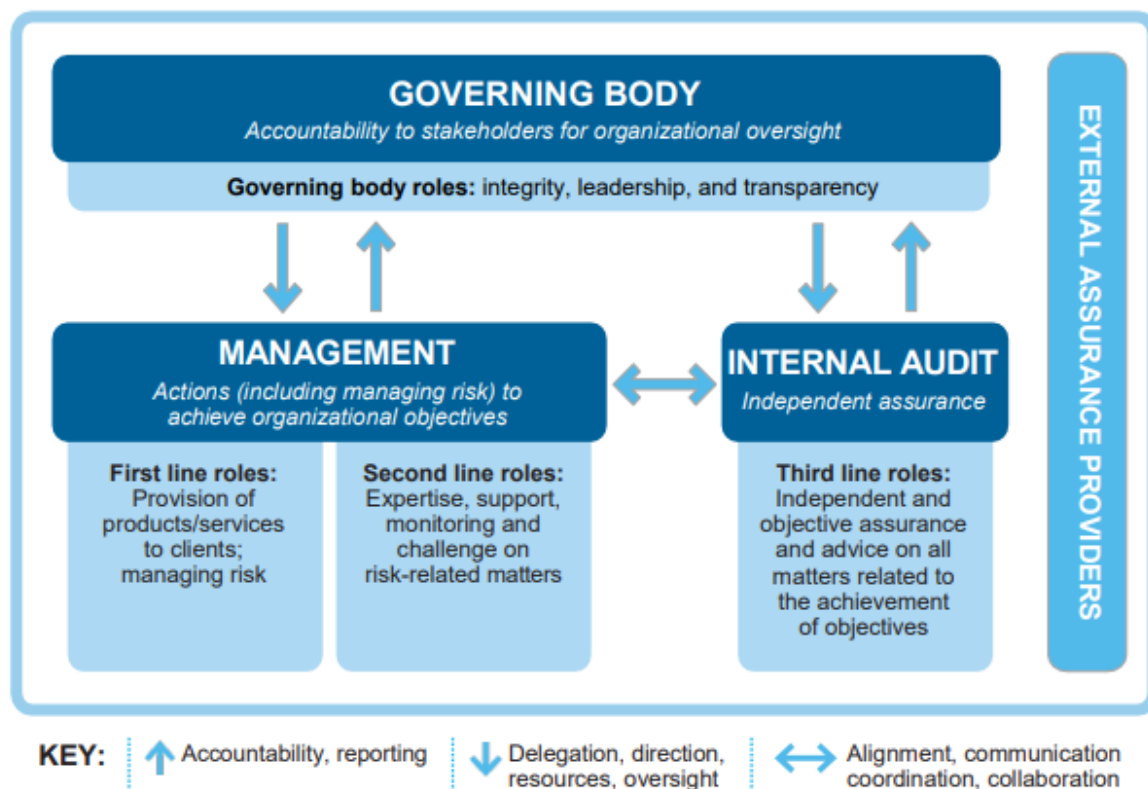
- Evaluere og forbedre effektiviteten av Oslo Havn KF sine prosesser for risikostyring, internkontroller, styringssystemer
- Vurdere etterlevelse av lover, forskrifter, samt vedtak og pålegg fra offentlige myndigheter
- Bidra til å forebygge og eventuelt avdekke misligheter

Dette mandatet gjelder for hele Oslo Havn KF sitt virkeområde, inkludert virksomheter som er kontrahert for å utføre Oslo Havn sine oppgaver.

Revisjonsaktiviteter skal utføres i samsvar med lovkrav og gjeldende profesjonelle standarder for internrevisjon.

Ansvarlig partner for leveransen av internrevisjonstjenester skal bidra til at internrevisjonsaktivitetene er godt koordinerte, kostnadseffektive og tilfører verdi til Oslo Havn KF.

The IIA's Three Lines Model



Figur 1: IIAs tre linjer

Planlegging, rapportering og kommunikasjon

Internrevisjonen skal gjennomføre sine aktiviteter i henhold til en årlig revisjonsplan som er godkjent av Havnestyret. Internrevisjonen skal foreslå endringer i planen når vesentlige endringer i risikoeksponeringen inntreffer. Havnestyret vedtar endringer i revisjonsplanen.

Havnesjefen kan ved behov igangsette revisjoner. Styret vil da informeres i førstkommande styremøte.

Resultatene av gjennomførte internrevisjonsaktiviteter med medfølgende forbedringsforslag skal rapporteres til ledelsen, kontrollfunksjoner og Havnestyret regelmessig og når nødvendig. Internrevisjonen skal overvåke at nødvendige tiltak blir fulgt opp av ledelse og kontrollfunksjoner.

Internrevisjonen skal oppsummere sine funn og sitt syn på styringssystemer, risikostyring og internkontroll i en regelmessig og minimum årlig rapport til Havnestyret.

Internrevisorene skal holde seg oppdaterte på alle endringer i Oslo Havn KF sin strategi, organisasjon, forretningsaktiviteter og risikoeksponering. Det forutsettes at det er en god dialog mellom Oslo Havn KF og internrevisjonen.

Organisasjon

Internrevisjonen rapporterer direkte til Havnestyret og er uavhengig av ledelse og kontrollfunksjoner. Internrevisjonen koordineres administrativt gjennom Fagsjef compliance.

Rettigheter og forpliktelser

Ansvarlig partner for leveransen av internrevisjonstjenester har rett til ubegrenset tilgang til Oslo Havn KF sin informasjon. Vanligvis gjelder denne retten også reviderende personell innenfor deres respektive ansvarsområder, men Oslo Havn KF kan i gitte tilfeller begrense informasjon ved å informere ansvarlig partner direkte og alene.

Ansvarlig partner for leveransen av internrevisjonstjenester har rett til å delta på alle møter hvor saker med relevans for internrevisjonen behandles.

Internrevisorer er bundet av konfidensialitet som gjelder all kunnskap som er tilegnet gjennom internrevisjonsaktiviteter.

Oslo Havn

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
65/20	Havnestyre	03.12.2020

Saksbehandlende avdeling: Forvaltning
Saksbehandler / stilling: Heidi Neilson / miljøsjef

Dato: 19.11.2020

Saksnummer: 2016/451
Arkivref: 4501/2020

Sak: Vannkvalitet, overvåking og økologisk tilstand i indre Oslofjord

Saken gjelder:

Havnestyret etterlyste i møte 17.09.2020 en sak om økologisk tilstand i og rundt Oslo havn.

Vannkvalitet måles ved hjelp av kjemiske og økologiske indikatorer. Arbeid med vannkvalitet er knyttet til et EU direktiv som er implementert i norsk lov i Vannforskriften. Målet med direktivet er å oppnå god økologisk tilstand i alle landets vannforekomster. Innsatsen er delt i regioner og Miljødirektoratet rapporterer til EU.

Bymiljøetaten koordinerer tiltak og overvåking i Oslo by og sjøområde. Dette gjøres gjennom en faglig sterk samarbeidsgruppe for Vannområde Oslo som består av Fylkesmannen i Oslo og Viken (nå med nytt navn Statsforvalter, men i denne saken omtalt ved gammelt navn), Bymiljøetaten, Vann- og avløpsetaten, Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Oslo Havn, Statens vegvesen og Regionkontor Landbruk. I samarbeidsgruppen blir ulike tiltak diskutert, prioritert og delfinansiert.

Tidligere relevante havnestyresaker:

- HS 79/18 Vannkvalitet: Oslo Havn KFs overvåkingsplan
- HS 23/15 Overvåking av dypvannsdeponiet og HAVs blågrønn strategi
- HS 9/16 Prosjekt Ren Oslofjord - sluttrapport
- Ren Oslofjord 2006-2011 ble presentert for Havnestyret i 2016

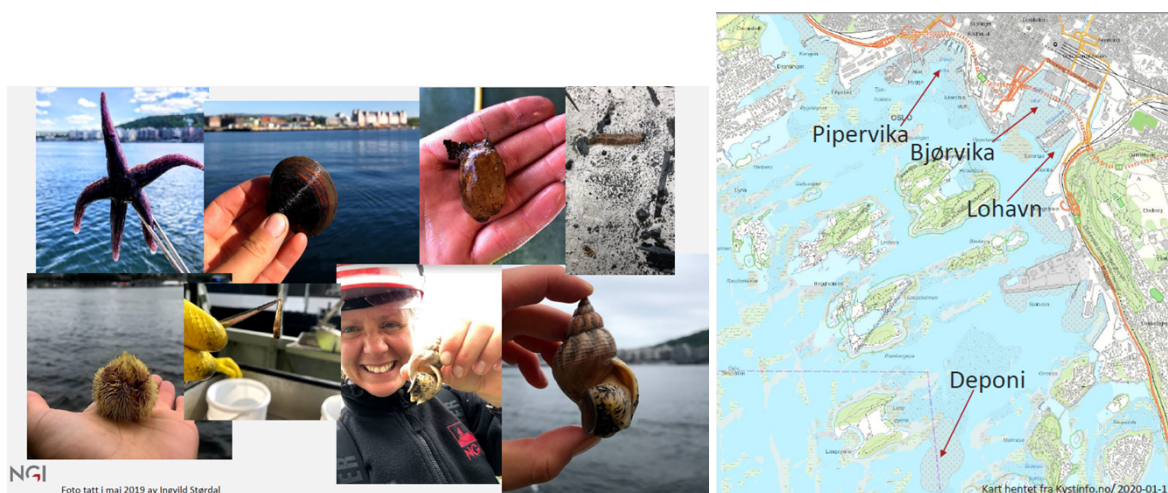
Ren Oslofjord ryddet bynær sjøbunn

Oslo Havn i samarbeid med Oslo kommune, Miljødirektoratet, Statens vegvesen med flere gjennomførte Norges største sjøbunnoppryddingsprosjekt «Ren Oslofjord 2006-2008». Prosjektet har gitt god miljøforbedring. Totalt ble det mudret 440.000 m³ som ble anbragt i et dypvannsbasseng ved Malmøykalven. Forurensset sjøbunn, tilsvarende 44 000 containere, ble fjernet fra bynære havneområder og i småbåthavner i Frognerkilen, Bestumkilen og ved Hovedøya.

I Pipervika utenfor Rådhuset samt i Bjørvika (utenfor Operaen), ble 95- 99% av forurensningen fjernet. Tiltaksområdene er vist i kartet nedenfor (Pipervika, Bjørvika inkl.

Lohavn). Begge steder oppnådde en god tilstand, tilstandsklasse II. Opprydningen kostet rundt 250 millioner kroner og ble finansiert gjennom et spleiselag mellom ulike offentlige aktører og boligutbyggere i Fjordbyen. Oslo Havn bidro med 70 millioner til opprydningen. Oslo Havn gjennomførte prosjektet etter oppdrag fra Byrådet i Oslo kommune. I tillegg har Oslo Havn i samråd med Miljødirektoratet overvåket områdene etter at oppryddingen ble fullført i 2008.

Resultatene fra overvåkingen i 2019, utført av NGI på oppdrag for Miljødirektoratet og Oslo Havn, viser at etter ti år er konsentrasjonen av miljøgifter i sjøbunnen fortsatt lav sammenlignet med før mudring og tildekking. Bløtbunnsdyr, vist på bildet under, brukes for å bestemme økologisk tilstand. Etter «Ren Oslofjord» er økologisk tilstand i Pipervika og Bjørvika delvis god og delvis moderat. NGI konkluderer med at dette er innenfor det som kan forventes for et urbant område. De viktigste forurensningskildene kommer fra aktivitet på land som veivann og avrenning fra tette flater. Kloakk og organisk materiale fra land gir dårlig oksygenforhold i fjorden, noe som igjen påvirker livet negativt.



Resultatene fra overvåkingen legges inn i den nasjonale databasen vann-nett.

Kjemisk tilstand i Oslofjorden er dårlig – økologisk tilstand er moderat

I følge NIVA (Norsk institutt for vannforskning) har Norge «mye vann av god kvalitet, men mange vannforekomster har likevel en dårlig miljøtilstand. Dette gjelder ikke minst et så urbanisert område som Osloregionen. Med EUs vanndirektiv og vannforskriften er det satt fokus på det kontinuerlige arbeidet for et godt vannmiljø. Dette betyr at vannet i Oslo vil bli renere og at blant annet levevilkår for fisk vil bedres. Flere steder vil man igjen se bekke- og elvestrekninger i byen der de tidligere lå nedgravd i rør».

Oslofjorden

Stedsnavn/ID

[KART](#)
[GENERELL INFORMASJON](#)
[VANNTYPE](#)
[ØKOLOGISK TILSTAND](#)
[KJEMISK TILSTAND](#)
[PÅVIRKNING](#)

[BESKYTTEDE OMRÅDER](#)
[TILTAK](#)
[MILJØMÅL](#)
[ARKIV](#)

Informasjon

Kart

Temakart

Faktaark

Rapporter

Sammen for vannet

Lenker

Kontakt oss

Bokmål Nynorsk
 Engelsk Samisk

Kart

Generell informasjon

Beskyttede områder

Vanntype

Miljømål

Økologisk tilstand

Økologisk tilstand

Moderat

Kommentar til tilstand

<http://indreoslofjord.no/>

Tilstand basert på Presisjon

Biologiske klassifiseringsdata

Høy

NIVA påpeker at «overvåkingen viser at Oslofjorden er påvirket av næringssalter, stor algevekst og lite oksygen på bunnen, særlig i de sidefjordene som har høye fjordterskler som hindrer utskifting av vann. Utslipp fra befolkning og jordbruk ser ut til å øke. Samtidig stiller en stadig voksende befolkning rundt Oslofjorden større krav til kapasitet i rensesanleggene for avløpsvann. De fleste store rensesanlegg har teknologi for å rense kloakken for fosfor, men det er få som kan rense nitrogen».

Tilstanden i Oslofjorden overvåkes av Fagrådet for avløpsteknisk samarbeid, som består av vann- og avløpsetatene i alle kommunene rundt fjorden. Omfattende overvåking gjennomføres årlig. Oslo Havn inviteres på fagrådets årsmøter, og får jevnlig oppdateringer gjennom Vann og avløpsetatens representant som også deltar i samarbeidsgruppen Vannområde Oslo. Oslo Havn sitt geografiske område tilhører Vannområde Oslo.

Hva er Vannområde Oslo?

Vannområde Oslo er et geografisk avgrenset område som vist i kartet til høyre, der etater og sektorer samarbeider om å nå vannforskriftens miljømål. Tiltak må gjennomføres og resultater rapporteres, for at vi skal kunne holde våre internasjonale forpliktelser gjennom EUs vanndirektiv. God overvåking gir oss informasjon om hvor vi bør iverksette tiltak.

Hva jobber Vannområde Oslo for?

- En fjord med god badevannskvalitet
- At vi skal kunne spise fisk fra Oslovassdragene
- At livet i og langs elver/ bekker blir ivaretatt og at miljøgiftstilførsler minimeres



Hvem deltar i Vannområde Oslo?

Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Vann- og avløpsetaten, Bymiljøetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Plan- og bygningsetaten, Oslo Havn KF, Statens vegvesen, Mattilsynet, Regionkontor Landbruk og nabokommuner.

Vannområde Oslo dekker størstedelen av Oslo kommune, og urbane påvirkninger slik som spillvann, veivann og bekkelukkinger utgjør hovedutfordringene i arbeidet for å nå vannforskriftens miljømål. Vannforekomstene i Marka har god tilstand, men tilstanden blir stadig forverret i byvassdragene jo nærmere fjorden man kommer. Forurensning blir ført ut i fjorden via elver og tette flater som f.eks. asfalt og betong.

Kjemisk tilstand i og rundt Oslo havn er dårlig – økologisk tilstand er moderat

Vannområde Oslo deles inn i mindre vannforekomster med kjemisk og økologisk tilstand. Oslo Havn er tilknyttet vannforekomstene «Oslo havn og by» og «Bekkelagsbassenget». Begge har dårlig kjemisk tilstand. Økologisk tilstand i Oslo havn og by er moderat, mens den er dårlig i det omkringliggende området Bekkelagsbassenget. Mer detaljer om dette er å finne i den nasjonale databasen vann-nett (eks <https://www.vann-nett.no/portal/#/waterbody/0101020702-2-C>).

I urbane vannforekomster vil det være svært ressurskrevende å oppnå vannforskriftens miljømål, fordi områdene blir ikke satt tilbake til en naturlig tilstand.

Målet er god økologisk tilstand

Vannområde Oslo startet arbeidet i 2011. Målet om «god økologisk og kjemisk tilstand» skal i prinsippet nås innen 2021, med mindre det søkes om tidsutsettelse på grunn av tekniske utfordringer eller uforholdsmessig store kostnader. Oslo vil ikke nå dette målet i 2021 og må søke om utsettelse. Oslo kommune har ansvar for gjennomføringen av vannforskriftsarbeidet i Vannområde Oslo.

Vannområde Oslo har identifisert noen nødvendige tiltak som:

- Hindre forurensning fra vei og avløpsnett
- Gjenåpne/ restaurere elver og bekker
- Utbedre vandringshindre og tilrettelegge for gode oppvekst- og leveområder for fisk og andre vannlevende organismer

Slik bidrar Oslo Havn

- Det etableres kloakkmottak for skip for å være godt rustet når det ev. blir vedtatt et forbud mot å slippe kloakk i hele Oslofjorden. Oslo Havn har kloakkmottak på

Rådhusbrygge 2, Akershusutstikkeren og Søndre Akershuskai (et av tre slike anlegg for cruise i hele Norge). For cruiseskipene driftes løsningen av ekstern leverandør. Kloakklevering fra charterbåter og lokalfergene er testet, men er enn så lenge tatt lite i bruk.

- Oslo Havn overvåker, analyserer og tømmer kummer og sandfang regelmessig for å redusere forurensning av metaller og miljøgifter fra vei og areal.
- Buffersoner har vegetasjon med stedegne planter, eng og trær som bidrar til oppsamling av vann og mer naturmangfold. Det bidrar også til gode opplevelser langs havnepromenaden.
- Oslo Havns Havneservice bidrar til å holde det rent, pent og ryddig. Samtidig som Pelikan II har daglige miljørunder for å fjerne avfall på sjøen i Oslo sjøområde og farleden.
- Oslo Havn satt krav til opprydding av sjøbunnen og det ble etablert blåskjelltau og kunstige rev for å bedre forholdene for marint liv når Tjuvholmen ble solgt.
- Det ble vurdert etablering av ålegrasseng ved Bekkelagsbadet. For å lykkes med reetablering må bunnforholdene være naturlig bløtbunn, og plantene bør stå urørt. Dette var lite forenelig med bading og rekreasjon ved Ormsund.
- Oslo Havn har god dialog med Marinoperatørene. Sammen er vi enig om å utvide fredningssonen for hummer i hele Oslo sjøområde. Prosessen krever et politisk vedtak i Oslo kommune. Mannskapet på våre båter fjerner ulovlig teiner både i- og utenfor fangstsesonen (01.10-30.11).
- Oslo Brann- og redningsetat (OBRE) er første instans når det forekommer akutt forurensning i Oslo kommune. Oslo Havn bidrar dersom OBRE eller Havnepolitiet ønsker assistanse. Det er et godt etablert samarbeid mellom de ulike aktørene knyttet til sikkerhet og beredskap.
- Oslo Havn bidrar til overvåking og konkrete tiltak i samarbeid med den lokale samarbeidsgruppen Oslo Vannområde, regionale og nasjonale myndigheter.
- Oslo Havn benytter anledningen til å rydde og tildekke forurenset sjøbunn, samt vurderer mulige tiltak som kan forbedre økologisk tilstand, når kaier og andre havneanlegg etableres og eller oppgraderes. Et eksempel er utfylling Sjursøybassenget der forurenset sjøbunn etter godkjenning fra Fylkesmannen skal tildekkes.

I tillegg til Ren Oslofjord har Oslo kommune gjennomført flere store investeringer for å bedre vannkvaliteten i Oslofjorden. Både utvidelsen av Bekkelaget renseanlegg og Midgardsormen i regi av Vann og avløpsetaten er svært viktige tiltak.

Veivann forurensner

Vannområde Oslo hatt mye fokus på forurensning fra veivann de siste årene. Tiltak og kunnskapsinnhenting knyttet til forurensning fra vei har blitt prioritert. I 2019 brukte Oslo Havn nesten 1 million på overvåking i Byhavna med delfinansiering fra Miljødirektoratet (ref. HST 79/18). Overvåking Oslo Havn har gjennomført viser at den rene sjøbunnen i Bjørvika og Pipervika blir forurenset på nytt med typisk urban forurensning. Den viktigste kilden er veivann. Bymiljøetaten er Oslos største veieier. De opplyser at det ikke er tilstrekkelige driftsmidler til omfattende tømning av sandfang og kummer. Oslo Havn jobber med å få etablert bedre systematikk for tømning av egne kummer og sandfang. Dette tiltaket er verdsatt i Vannområde Oslo, fordi det kan redusere forurensning til fjorden uavhengig når på året nedbøren faller.

Snø og tipping i sjø

Snø og veivann fra høyt trafikkerte områder inneholder tungmetaller, miljøgifter og mikroplast. Fylkesmannen i Oslo og Viken satt i 2019 nytt fokus på snø blant veieiere. Dessverre ble ingen havner i Oslo og Viken, unntagen Drammen, informert om ønsket endring før snøsesongen var på tampen. Bymiljøetaten bruker snølekteren «Terje», som hver vinter ligger til fortøyd ved Søndre Akershuskai og Vippetangskaien. Denne benyttes til den mest forurensede snøen fra sentrum av byen. Snølekteren har oljeutskiller og renser ut

grus og sand fra snøen.

Dagens praksis i de fleste havner i Norge er å tippe snø i sjøen, før den rekkes å bli forurenset av trafikk på kaia. Daglig tilsyn i Oslo Havns kaier og arealer bidrar disse rene og ryddige som er en forutsetning for effektiv transport- og logistikk. Det brukes ikke grus som knytter til seg forurensning, men det brukes veisalt for unngå is. Havnens metode har vært godt kjent i Vannområde Oslo og av tidligere Fylkesmann i Oslo og Akershus. Denne tillatelsen er nå trukket tilbake og det er innledet ny dialog med Fylkesmannen i Oslo og Viken. Oslo Havn har sendt «Søknad om midlertidig tillatelse til tipping av snø i sjø for 2020/21», som inkluderer et omfattende prøvetakingsprogram (se vedlegg).

Oslo Havn har kartlagt mulige alternativer til å tippe snø i sjøen. Målet har vært å finne metoder som gir lavest mulig negativ miljøpåvirkning. En fagrapport om forurensning fra snø er utarbeidet av NGI, på oppdrag for Oslo Havn. Den viser lange avstander til mulige deponier på land. Fylkesmannen er også restriktiv mot å tillate landdeponi for snø. Trafikk og flere forflytninger av snø gjør den mer forurenset.

Fagrapporten viser at trafikknivået på kaiene i Oslo havn er å regne som lav. Derimot finnes det områder i Oslo havn med høy trafikk. Disse områdene har fått økt fokus, og det er besluttet at snø herfra skal, ved behov, leveres direkte til snøsmeltelekteren. Fagrapporten viser at forurensning i snø er knyttet til partikler som grus og sand. I dialog med havnens kunder er det kartlagt at kun veisalt brukes til vintervedlikeholdet i havna.

Flere kunder i havna påpeker praktiske utfordringer knyttet til arealmangel for oppsamling og bortkjøring av snø. Det er viktig med raskt fjerning av snø på havnearealene for å kunne ta imot ankomende skip og for effektiv tilhørende landlogistikk. Fylkesmannen har ytret at det ikke er ønskelig å la snø ligge i hauger og smelte. Snøhauger samler opp forurensning og blir slik en utfordring. I dialog med havnens kunder er det funnet noen få områder i Oslo havn der snø kan samles, før det eventuelt kjøres bort til snøsmeltelekteren (se vedlagt kart for snørydding i Oslo havn). Entreprenør som utfører vintervedlikehold for Oslo Havn har beregnet at 10 cm snø vil medføre ca. 500 lastebil lass som må kjøres bort.

Fylkesmannens fokus på forurensning fra snø har gjort både Oslo Havn og våre kunder mer oppmerksomme på dette. Samtidig er det på nåværende tidspunkt uklart hvor stor miljøforbedring en endret praksis fra å tippe snø i sjøen vil ha. Det å kjøre bort snø vil øke trafikken og vil slik gi mer utslipp til luft, klima og veivann. Oslo Havn har derfor i samråd med NGI utarbeidet et omfattende prøvetakingsprogram for å kartlegge forurensningsgraden med dagens praksis.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Oslo Havn har, i risikovurderingen knyttet til ISO 14001, identifisert urban forurensning til vann og grunn som en av flere relevante miljøpåvirkninger. I 2015 vedtok havnestyret en blågrønn strategi som viser hvordan Oslo Havn prinsipielt vil jobbe for å redusere forurensning fra havnedriften. Denne saken gir en oppdatering knyttet til overvåking, tiltak og videre oppfølging av arbeidet.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

I vintersesongen 2020/21 er det satt av ca. kr. 200.000,- til et prøvetakingsprogram for å avdekke hvor forurenset snøen er før den ev. tippes i sjøen. Dersom alle i Oslo havn må levere snø til snølekteren, og ikke tippe den direkte i sjøen, kan kostnaden beløpe seg opp mot 80 millioner kroner (kr. 80-100,- per kubikk levert) for å levere 1 million kubikk snø til snøsmeltelekteren.

Omtrent 60 prosent av arealene i havna brøytes av entreprenør på oppdrag fra Oslo Havn. Denne fellesutgift inngår i arealleien til kunder og leietakere. På omtrent 40 prosent av arealene utfører og bekoster kunden selv sitt eget vintervedlikehold på leid areal. Oslo Havn

har varslet disse kundene om at det kan komme et forbud mot å tippe snø i sjøen. Samtlige påpeker utfordringen med økte driftsutgifter pga. mindre effektiv logistikk på land.

Budsjettmessige forhold:

Dersom Fylkesmannen avgjør at dagens praksis med å tippe snø i sjø, sammen med foreslått prøvetakingsprogram, ikke godkjennes må driftsbudsjettet for 2021 økes vesentlig.

Havnedirektørens vurderinger:

Bymiljøetaten er gitt ansvaret for å koordinere arbeidet for å oppnå god økologisk tilstand i byens vannforekomster inkludert områder tilknyttet fjorden. Oslo Havn er en av mange bidragsytere for å oppnå dette. Samarbeidsgruppen i Vannområde Oslo følger faglig forankrede råd og diskuterer ulike løsninger med både regionale og nasjonale myndigheter. Dette er en organisering av arbeidet som fungerer godt. Oslo Havn vil fortsette å delta i samarbeidsgruppen for Vannområde Oslo.

I mars 2020 skrev Oslo Havn et brev til Fylkesmannen i Oslo og Viken, for å få belyst utfordringene ytret om havnens snøhåndtering. Da svar uteble, ble det tatt initiativ til et møte i september for å drøfte havnens håndtering av snø kommende vinter. Som oppfølging ble det i oktober sendt en søknad om å fortsette med dagens praksis med å tippe fersk snø i sjøen, samtidig som det planlegges å gjennomføre et omfattende prøvetakingsprogram. Søknad datert 23.10.2020 er vedlagt.

Oslo Havn og våre kunder er opptatt av å opprettholde en effektiv havnedrift, på en økonomisk og miljømessig god måte. Havnens kunder viser vilje til å endre og tilpasse egen drift. Flere kunder har i dette tilfellet stilt spørsmål om endret praksis av dagens snøhåndtering virkelig vil gi mindre negativ miljøpåvirkning. Det ytres bekymring for om det praktisk lar seg gjennomføre å kjøre bort store mengder snø, samtidig som arealene raskt må klargjøres for skipsanløp. Kundene er opptatt av hva de økte kostnadene mht. en utstrakt bruk av snøsmelterlekteren vil kunne medføre. Økte kostnader kan påvirke konkurranseevnen til sjørtransporten.

Oslo Havn mener derfor det er viktig å få kartlagt forurensningsgraden fra snø med dagens praksis. Prøvetakingen er planlagt og vinterens analyser vil gi nyttig kunnskap. Det er forventet at forurensningsgraden vil være ulik i ulike områder av havna. Faglig råd tyder på at den viktigste faktoren er trafikkmengden nære snøen.

Resultater fra prøvetakingen som nå er planlagt for 2020/21, vil kunne bli et viktig bidrag for å gjennomføre en kunnskapsbasert risikoanalyse av dagens snøhåndtering i Oslo havn.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

- Oslo Havn viderefører sitt bidrag til å heve vannkvalitetet i Oslofjorden gjennom sitt samarbeid i Vannområde Oslo.
- I forbindelse med «Søknad om midlertidig tillatelse til tipping av snø i sjø for 2020/21», er det utarbeidet en plan for snøhåndtering med et omfattende prøvetakingsprogram. Ved et positivt svar fra Fylkesmannen i Oslo og Viken, gir Havnestyret sin tilslutning til planen for vinteren 2020/21.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Åsa Nes
eiendomsdirektør

Vedlegg

- 1 Søknad om midlertidig tillatelse til tipping av snø i sjø for 2020/21
- 2 2020 Kart - snørydding_Oslo havn_22-10-20
- 3 Vannkvalitet: Oslo Havn KFs overvåkinsplan

Fylkesmannen i Oslo og Viken
Postboks 325

1502 MOSS

Att.Jonas Dahl Torp

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
2020/62

Saksbehandler
Heidi Neilson

Dato:
23.10.2020

Søknad om midlertidig tillatelse til tipping av snø i sjø for 2020/21

Foreliggende brev er en søknad om midlertidig tillatelse til tipping av snø i sjø for sesongen 2020/21 fra Oslo Havn (HAV) sine kaier. HAV har siden 1996 hatt en tillatelse til tipping av snø til sjø for snø som ryddes fra HAV sine kaianlegg innenfor et tidsrom på 48 timer (FMOV, 1996). I brev fra Fylkesmannen i Oslo og Viken (FMOV) datert 2019-10-17 ble det opplyst om at Fylkesmannen forventer at aktører som håndterer snø har en beredskapsplan for at eventuell deponering av snø og annen håndtering av snø (for eksempel tipping til sjø og vassdrag) ikke skal føre til negativ påvirkning på miljøet (FMOV, 2019). Informasjonsbrevet ble sendt til Bymiljøetaten og andre veieiere. HAV ble først kjent med innholdet i brevet fra FMOV når Aftenposten tok kontakt i mars 2020.

Som en konsekvens av dette sendte HAV et brev til FMOV (datert 2020-03-06) og spurte om en avklaring knyttet til håndtering av snø. HAV ba samtidig NGI gjennomføre et litteratursøk for å vise til det som finnes om forurensning av snø og spesielt de faktorer som påvirker forurensningsgraden. NGI laget også et utkast til et prøvetakingsprogram for snø. Prøvetakingsprogrammet skal dokumentere risikoen for forurensning av resipienten «Oslo havn og by» fra tipping av snø, samt eventuelt forurensningsgrad i snø som lagres på havneområder om dette blir aktuelt. Gjennom sin årlige prøvetaking av kummer vil avrenning fra mellomlagret snø på HAVs arealer kunne vurderes.

Brevet fra HAV til FMVO ble fulgt opp av HAV og det ble avholdt et teamsmøte (2020-09-16). Ut ifra tilbakemeldingen på møtet, ble det sagt at HAV må søke (etter Forurensningsloven) om å få lov å tippe snø i sjøen for inneværende sesong, dersom nåværende praksis skal fortsette. Det ble også informert om at Drammen Havn som har søkt om en lignende praksis, og har fått avslag fra FMOV.

Hvis snøen ikke skal tippes til sjø, er det tre måter å håndtere snøen på: 1) Lagring på HAVs arealer til snøen smelter, 2) Bortkjøring til deponi, eller 3) Bortkjøring til NCCs snøsmelteanlegg S/S Terje. Snøsmelteanlegget har en avtale med Bymiljøetaten om håndtering av snø fra sentrumsgatene i indre by. HAV anser bruk av snølekteren som det beste alternativet. Ved store snøfall vil det som antas å inneholde høyest grad av forurensning bli kjørt bort til snølekteren. HAV anser dette som den beste løsningen, fordi det gir lavest mulig miljøpåvirkning med bortkjøring av snø på korte avstander, samt lavest

miljøpåvirkning til vannforekomsten Oslo havn og by. HAV inngår nå en kontrakt med NCC om å bruke snølekteranlegget, ved behov og når anlegget har ledig kapasitet. Sentrumsnær snø fra BYM har første prioritet til snøsmelteanlegget. Dersom det blir aktuelt å kjøre snø til snøsmelteanlegg vil det prioriteres å kjøre snø fra områdene med mest tungtransport (se vedlagt kart).

Alternativene for bortkjøring av snø fra HAV sine områder til deponi er begrenset fordi arealene i havna blir saltet. Snø som inneholder salt, kan ikke leveres på Åsland snødeponi. Aktuelle deponier som er vurdert er for eksempel Tverrveien snødeponi som ligger (16 km fra Vippetangen) eller Berskaug (43 km fra Vippetangen). HAV har i forberedelsene undersøkt om entreprenør kan levere til deponi dersom det skulle være behov for det i sesongen 2020/21. En utfordring er at avtalen HAV har om vintervedlikehold inneholder et visst antall kjøretøy. Kjøretøyene som er beskrevet i avtalen er tilpasset tipping av snø til sjø, og ikke transport og bortkjøring av snø. Det vil bli behov for annet utstyr dersom store mengder snø skal kjøres bort.

Det siste alternativet er lagring på HAV sine arealer. HAV har, etter vedtak om Fjordbyplanen, fraflyttet Bjørvika og Sørenga, omstrukturert og samtidig effektivisert arealbruken i godshavna, Sydhavna. Det aller meste av arealene som HAV forvalter er leid ut til ulike kunder. Noen skip kan anløpe Oslo havn med kun 24 timers varsel. Flere skip er i faste ruter eller anløper til avtalt tid. Det å ha rask fjerning av snø etter snøfall er viktig for å opprettholde en effektiv havnedrift. Det er ingen aktører i havna som har arealer tilgjengelig for at snø kan ligge og smelte. Dersom vi forstår både dialogen med BYM og FMOV korrekt, er det heller ikke ønskelig at snø skal ligge å fange opp forurensning og smelte over tid før det renner ut i sjø og vassdrag. Lagring av snø finnes det i dag ikke ledig areal til i Oslo havn. Etter HAV sin vurdering er det heller ikke ønskelig fra en miljøperspektiv.

HAV har vært i kontakt med kundene i Oslo havn. Alle kunder i havna har hatt lik praksis. Snøen fjernes så raskt som mulig etter snøfall og tippes i sjø godt innenfor etablert tidsramme på 48 timer etter snøfall. HAV sin entreprenør fjerner i de aller fleste tilfeller snøen innen de første 15 timene. Noen kunder fjerner snøen selv med eget utstyr, andre har kontrakt med entreprenør. Dersom snøen ikke kan tippes i sjøen nevner kundene utfordringer med rask nok fjerning av snø for å kunne ta imot skip og håndtere godset raskt og effektivt på arealene nære kaia. Alternativet om å bruke areal for mellomlagring før bortkjøring vil derfor by på store praktiske utfordringer for havnedriften. Det vil også utgjøre en ekstra kostnad til snøhåndtering og bortkjøring, som vil bli en ekstra kostnad for de vareeiere som har valgt å bruke sjøveien som transportmiddel. Alle kunder i havna har fått varsel om et mulig framtidig forbud mot å tippe snø i sjø. HAV har hatt videre oppfølging per telefon slik at alle er oppmerksom på og informert om at det skal tas prøver av snøen i 2020/21. En rekke prøvetakingspunkter er markert på vedlagt kart, med mål om å avdekke forurensningsgraden. Under er et utdrag av innspill fra kundene i Oslo havn:

Yilport Oslo containerterminal - håndterer 2 millioner tonn gods årlig

Yilport Oslo er Norges største container terminal og opererer på et område 142 000 m2. YPO har ingen mulighet til å transportere snøen bort fra terminalen til et midlertidig

depot utenfor området. YPO har heller ikke kapasitet til å lagre snøen inne på terminalen. Eventuelt innkjøp av lastebiler, utstyr vil utgjøre investeringer på mange millioner.

Maiken Solemdal, Yilport Oslo

Møller Logistikk tar imot 50 tusen nye biler årlig med skip fra Tyskland

«Vår tilbakemelding er at denne form for snøhåndtering vil gi oss store utfordringer i vinterhalvåret. Vi importerer ca. 45 – 50 000 biler i året, alle biler blir fraktet med båt fra Bremerhaven. Situasjonen i dag er mangel på parkeringsplasser for våre innkomne biler. Med mellomlagring og videre bortkjøring av snø vil vi måtte beslaglegge store arealer kun til dette formålet. Vi tenker da på plass til lagring, snuplass for lastebil, plass til hjullaster med sikkerhetsavstand - flere steder på området. Dette vil også innebære flere (forurensende) forflytninger både av våre lagrede biler og av snøryddingsmaskiner, og denne type snøhåndtering vil bli vesentlig mer kostbar for vår virksomhet. Vi stiller oss litt undrene til forbudet som blir innført på grunn av forurensning. Vi mener snøen som blir kjørt på sjøen i dag er lite forurensset. Vi brøyter som hovedregel på natten og tidlig på morgen kort tid etter snøfall slik at all snø er fjernet før arbeidsdagen starter. De områdene vi brøyter er store rene arealer (parkeringsplasser) uten noen form for grusing eller bruk av sand. De fleste arealene er inngjerdet slik at snø ikke blir forurensset av annen type trafikk og det er ingen forsøpling på disse områdene. Vi lagrer kun nye biler og har derfor heller ingen lekkasjer eller annen type forurensing mot snø. Siden alle våre biler kjøres i land på sommerdekk er vi svært raske til å brøyte, slik at snøen får liten tid på bakken. På bakgrunn av dette håper vi Fylkesmannen kan gjøre en ny vurdering av forbudet, og at vi kan fortsette snøhåndteringen som i dag.»

Arne Lorvik, direktør Møller Logistikk

Bring og Rieber Salt bruker ekstern entreprenør til snøhåndtering

«Viser til mottatt brev, samt samtale om forbudet mot tipping av snø i sjø. For vår del på Kongshavn betyr dette at vi må kjørre bort snøen til et depot, da vi ikke har store nok arealer til å «lagre» dette på våre områder. Det vil da bli betydelige kostnader forbundet med pålegget som; opplasting med hjullaster og transport til avtalt depot».

Øystein Hagen, Logistikkjef Østlandet i Bring.

I foreliggende søknad er det derfor søkt om midlertidig tillatelse til å tippe nærmest all snø som faller på HAV sine arealer til sjø. Prøvetakingsprogrammet som er planlagt gjennomført vil avdekke forurensningsgrad i snøen på de ulike arealene, og vil avdekke om det er behov for en differensiert behandling av snøen på HAV sine arealer i fremtidig avhending av snøen. Det presiseres at dagens praksis for snøen som rankes opp langs Kongshavneveien og ved Akershusstranda der det mye tungtransport vil opprettholdes. Fra og med i år, dersom det

blir behov ved stort snøfall, vil snøen i to høyt trafikkerte områder bli kjørt til snølekteren (markert på vedlagt kart).

I informasjonsbrevet fra FMOV er det spesifisert at følgende punkter må dekkes i en søknad om tillatelse til deponering av snø:

1. Stedsspesifikk miljørisikovurdering.
2. Reguleringsplan for tomten regulert til arealformål snødeponi.
3. Beskrivelse av vassdrag og naturtyper som kan påvirkes.
4. Beskrivelse av avbøtende tiltak.
5. Beskrivelse av renseløsning.
6. Prøvetakingsprogram, der smeltevann, slamprøver, vannprøver oppstrøms og nedstrøms i resipient inngår. Prøvetakingsprogram skal tilfredsstille vannforskriftens krav.
7. Mengde snø som er tenkt deponert. Hvor kommer snøen fra?
8. Plan for differensiering av snø. Skille forurensset snø fra renere snø.
9. Tiltak for opprydding på tomten etter snøsmelting.

Foreliggende søknad redegjør for hvilke områder som HAV vil forsøke å benytte til mellomlagring ved ev. store snøfall, og hva disse er regulert til (punkt 2), en kort beskrivelse av resipienten «Oslo By og Havn» (Punkt 3), beskrivelse av hvilke tiltak som allerede gjøres for å minimere forurensning og avfall i snøen på HAVs arealer (Punkt 4), en beskrivelse av prøvetakingsprogram (Punkt 6), samt estimerte volum snø som er planlagt tippet til sjø og volum snø som er planlagt mellomlagret (Punkt 7). Søknaden redegjør også for hvordan en endret praksis for håndtering av snø vil påvirke HAV sin drift og økonomi.

Foreliggende brev er en søknad om midlertidig tillatelse til tipping og lagring av snø for sesongen 2020/21 og inneholder ikke en miljørisikovurdering av praksisen med tipping av snø over kaikant. Prøveprogrammet som er planlagt gjennomført sesongen 2020/21 må gjennomføres for å skaffe data til en slik risikovurderingen. Resultatene fra prøvetakingsprogrammet vil brukes til å gjennomføre en miljørisikovurdering av både tipping og lagring av snø, for å finne mest hensiktsmessig håndtering av snø fra havnens arealer. Målet er å finne den praksis som gir minst skade på miljøet og resipienten. Resultatene fra prøveprogrammet vil også avdekke om det er mulighet for å skille mellom snø med ulik grad av forurensning. Det vil derfor oversendes en ny søknad etter sesongen 2020/21 som erstatter foreliggende søknad. Denne nye søknaden vil redegjøre for resultatene fra prøvetakingsprogrammet og hvilken snøhåndtering HAV bør praktisere på havnens arealer, som gir minst mulig negativ påvirkning på miljøet.

Mengden snø fra havnens arealer

For tipping av snø vil dette foregå fra ulike hjulstoppere langs kaikant (markert med orange rektangel på kartet). Mengden snø som tippes til sjø er avhengig av hvordan snøsesongen blir. Erfaring viser at dette kan variere mye fra år til år.

Til foreliggende søknad er det estimert volum snø basert på snø som falt i snøsesongen 2019/2020. Det tilsvarer maksimalt 15 cm snø per kvadratmeter per dag med snø og det snødde 28 dager (yr.no). Arealene for de ulike områdene er forankret i kontrakten HAV har med ekstern entreprenør for vintervedlikehold. Mengden snø er estimert i kubikk per kvadratmeter, og har et forholdstall på 2,1. Det søkes herved på vegne av alle i Oslo havn. Arealene i Sydhavna der kundene brøyter selv er estimert til ca. 200.000 kvadratmeter. I tabellen vises arealene og mengden snø det søkes om å tippe i sjøen for sesongen 2020/21.

Område som brøytes i Oslo havn	Areal (m ²)	Estimert volum snø (m ³)
Filipstad/Hjortnes	116 000	243 600
Akershusstranda/Vippetangen	95 000	199 500
Sydhavna	124 000	260 400
Areal kunder i havna brøyter selv	200 000	420 000
Totalt	535 000	1.123 500

Til sammenligning håndterte snølekteren S/S Terje 500.000 m³ på en sesong i den snørike vinteren i 2018. Per time har snølekteren en kapasitet på å smelte og rense 500 m³ per time. Kostnaden er 80-110 kroner per kubikk. Dersom snøen fra Oslo havn i framtiden ikke skal tippes i sjø, vil det sprengte kapasiteten til lekteren. Det vil også medføre en stor ekstrakostnad både for HAV og våre kunder. Det blir derfor viktig å benytte snøsesongen 2020/21 for å avdekke forurensningsgraden. Det er satt opp flere mulige prøvepunkter i Oslo havn (se vedlagt kart). HAV søker om å tippe snø i sjø for inneværende sesong, men ønsker også å undersøke ulike metoder for snøhåndtering. HAV har som mål å finne de metoder som gir lavest mulig negativ påvirkning på miljøet, samtidig som det opprettholdes en effektiv håndtering av gods med døgnkontinuerlig mottak av skip. Situasjonen med viruset Covid-19 gjør at fergetrafikken har noe redusert aktivitet. Det gir et mulighetsrom for å prøve mellomlagring på Filipstad/Hjortnes og Vippetangen. I Sydhavna er det trangt i utgangspunktet og her er det hyppige anløp av skip. Oslo havn har mottaksplikt. Det betyr at havnen er lovpålagt til å ta imot et hvert skip som trenger en kai. I et normalår anløper 50-70 skip per uke i Oslo havn. Det er nødvendig med en høy beredskap og rask fjerning av snø for å sikre effektiv godshåndtering i Sydhavna. Det er derfor foreslått å prøve mellomlagring på avgrensede areal kun på Filipstad og Vippetangen, ikke i Sydhavna. Det er satt flere potensielle areal til mellomlagring dersom det blir absolutt nødvendig. Sirklene på kartet er 10*10 meter i tverrsnitt, og 3 meter høy som er det utstyret kan håndtere. Det gir lagring til omtrent 79 m³ som må fraktes raskt vekk.

Søker samt eiendommer søknaden gjelder for

Søker (tiltakshaver)	
Navn:	Oslo Havn KF
Adresse:	Schweigaards gate 16, 0890 Oslo
Tlf.:	47 60 18 57
e-post:	heidi.neilson@oslohavn.no
Kontaktperson (søker eller konsulent)	

Navn:	Ingvild Fladvad Størdal
Adresse:	NGI, Postboks 3930 Ullevål Stadion, 0806 OSLO
Tlf.:	45 25 88 71
e-post:	Ingvild.stordal@ngi.no
Ansvarlig entreprenør for HAV sin kontrakt:	
Navn:	Hadeland Maskindrift ved Frode Winger
Adresse:	Korsbakken 25, 2760 Brandbu
Tlf.:	957 78 550
e-post:	frode@hmd.as
Tiltaket omfatter følgende kaiområder:	Gårds-/bruksnummer:
Hjortnes/Filipstad	210/2, 210/30, 210/3
Nordre Akershusstranda	207/416, 207/415, 207/413
Søndre Akershusstranda	207/412, 207/413
Vippetangen	207/411, 207/408, 207/407, 207/406, 207/410, 207/405
Sydhavna	Loengkaia: 235/122 Grønlia: 235/47 Kongshavn: 235/87,- 123 Søndre Kongshavn: 235/97,- Nordre Sjursøykai: 235/61,- 73,- 74,- 75,- 81,- 109 Sjursøya: 235/106, -70, -68, -86, -69, -105, -102, -103, - 66,- 67, -71, -78,-130,-114,- 111 Kneppeskjær: 235/11 Søndre Bekkelagskai: 152/149 Ormsundkaia: 999/465

Prøvetakingsprogram av snø i 2020/21

Prøvetakingsprogrammet utarbeidet i samarbeid med NGI er vedlagt. Kort oppsummering er lagt inn i denne søknaden, med oppdatert kart for snøhåndtering 2020/21.

Det er gjort en vurdering av aktiviteten ved de ulike arealene i havna. Ved Rådhusbryggene og langs Akershusfesting er det i hovedsak persontrafikk (sykkel og gange). På Hjortnes og Vippetangen er det fergetrafikk som er dominerende aktivitet, mens på Filipstad er det lagring og håndtering av veisalt samt noe byggevarer og ev. store byggkonstruksjoner som håndteres. Hovedkilden til forurensning på Søndre Akershusstranda er fra anleggstrafikk i forbindelse med et av Statsbygg sine prosjekter, samt kjøring til og fra snølekteren som ligger i samme område. Ved behov vil snøen fra dette område leveres direkte til snølekteren som er i nærheten (markert på vedlagt kart). I området nord på Akershusstranda er det ikke noen spesifikke kilder til forurensning av snøen, men det vil være diffus urban tilførsel via for eksempel luft. Områdene er beskrevet i tabellen under.

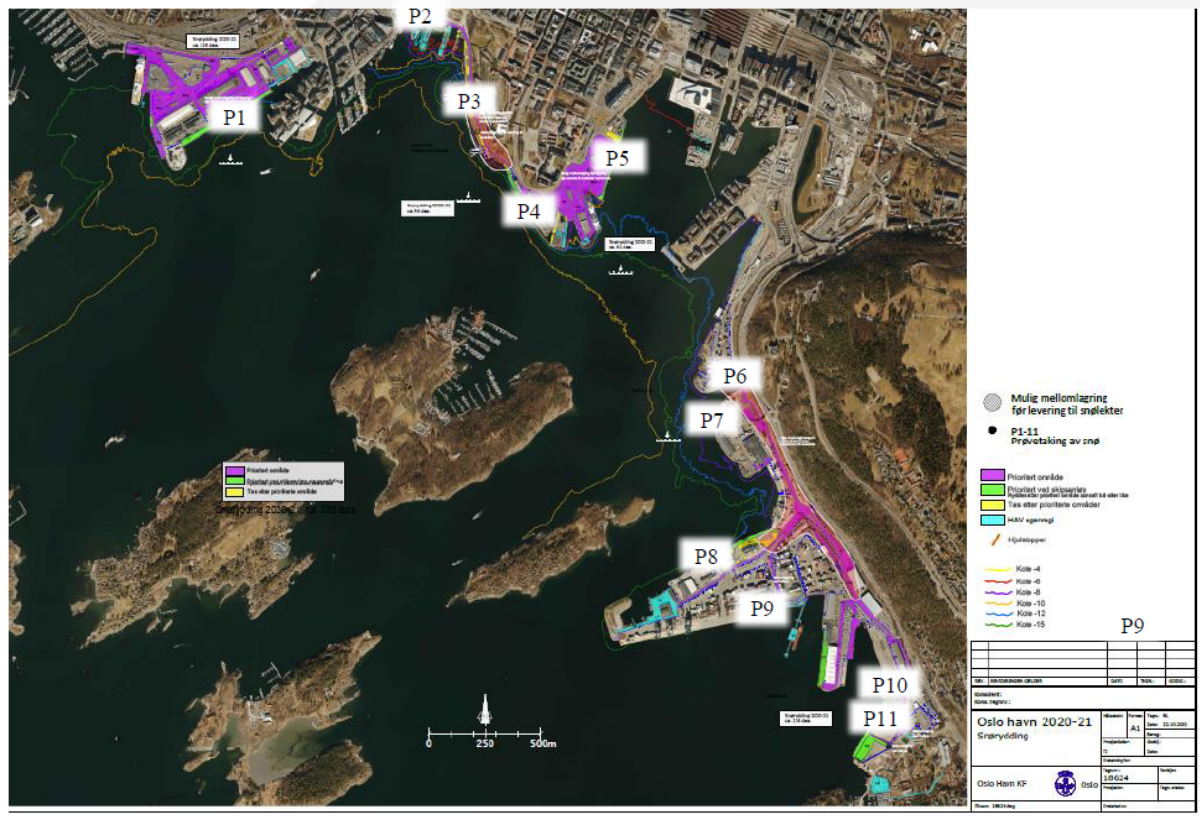
Kongshavnsveien er eneste adkomst til Sydhavna, som er godshavna i Oslo. Sydhavna har Norges største containerterminal og flere aktører som håndterer blant annet sement, ferdig betong, veisalt, dyrekorn, utkjøring av nye biler og leilighetsmoduler. Langs denne veien er

trafikken størst i hele havna. På grunn av mye tungtrafikk er det forventet at snøen er forurensset. Dette området saltes kontinuerlig hele året for å unngå støv om sommeren og snø om vinteren. Mye salting gjør at snøen sjelden blir liggende. Veien brøytes ved store snøfall, og dersom rankene langs veien hopes opp vil snø fra dette området bli kjørt bort til snøsmelteanlegget, og ikke tippet i sjøen. Det vil bli tatt prøver fra denne snøen i løpet av sesongen for å dokumentere forurensningsgraden.

Tabellen under beskriver aktivitetene i prøvetakingsområdene.

Prøvetakingsområde	Forurensningskilde	Kommentar
Filipstad	Lagring av veisalt i telt, håndtering av byggevare med truck og hjullaster	
Rådhusbryggene og Akershusstranda Nord	Diffus, urban forurensing. Mest syklende og gående	
Akershusstranda Sør	Tungtransport og massetransport fra Statsbygg sitt prosjekt i området og transport til NCCs snølekter	
Vippetangen/Hjortnes	Fergetrafikk (DFDS og Color Line). Området feies regelmessig	
Sydhavna	All type godstransport	
Langs Kongshavnsveien	Tungt trafikkert område	Her legges snøen i ranker langs vei. Blir det mye snø langs veien ryddes rankene, og det er mulighet for å samle snøen opp og legge på snølekter Terje. Denne snøen bør prøvetas flere ganger i løpet av sesongen for å dokumentere innhold av miljøgifter i snø avhengig av hvor lenge den ligger langs vei.

Kartutsnittet er fra oppdatert snøryddingskart med mulige prøvetakingspunkter i Oslo havn 2020/21.



Ved snøfall planlegges det å ta prøver av snø før tipping til sjø fra følgende områder:

- Filipstad
- Rådhusbryggene
- Søndre Akershusstranda
- Vippetangen
- Sydhavna

Prøvetakingsprogrammet er vedlagt, og kort gjengitt nedenfor. Det tas en blandprøve som tilsvarer 20 stikk i en profil fra bunn til topp langs snøhaugen. Snøen prøvetas i 2 x 10 L plastbøtter ved bruk av plastspader. Både bøtter og spader skal på forhånd være syrevasket og skylt med destillert vann. En bøtte med destillert vann tas med ut i felt som en blindprøve. Denne prøven blir behandlet på samme måte som snøprøvene. Snøprøvene blir lukket og settes til tining ved 4 grader i kjølerom over natten. Den smelta snøen overføres til prøve flasker som NGI sender til akkreditert laboratoriet for analyse.

Prøvetakingsfrekvensen er avhengig mengden snø og hvor ofte det snør, men det er ønskelig å få til minimum tre prøvetakinger i hvert delområde gjennom sesongen. Prøvene skal analyseres for følgende parametere: metaller (krom, kobber, nikkel, bly, sink, kvikksølv og kadmium), PAH, suspendert stoff (SS), saltinnhold, totalt innhold av hydrokarboner (THC)

og turbiditet. pH og ledningsevne måles på NGI sitt laboratorium. Når snøen tippes til sjø skal det måles turbiditet med turbiditetssensor fra kaikant, samt at sjøbunnen skal filmes med undervannsdrone før og etter tipping for å se hvordan tipping av snø eventuelt påvirker sjøbunnen. Det velges et par områder med ulik dybde i Byhavna for å måle turbiditet.

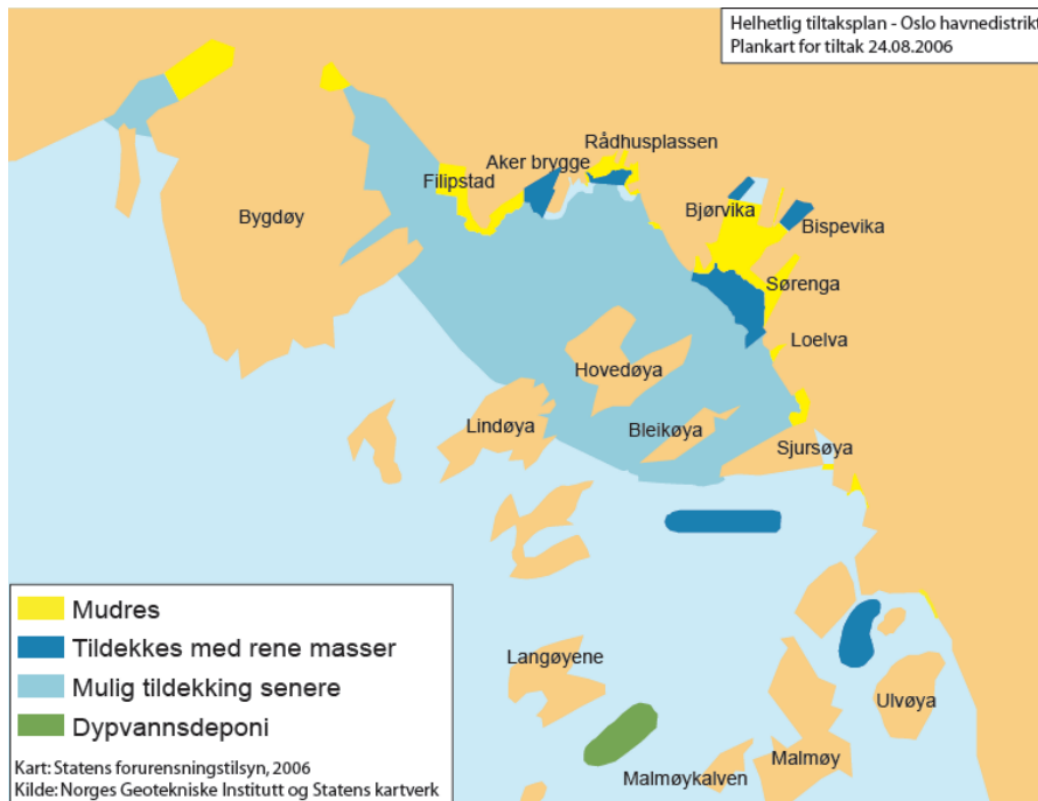
Miljøtilstanden i området

I Pipervika og Bjørvika i Oslo havn ble det mellom 2009 og 2011 gjennomført mudring og tildekking av forurensset sjøbunn (NGI, 2015). Plankartet for tiltakene er vist under. Tilstanden i tiltaksområdene er overvåket siden ferdigstillingen, og ble sist utført i 2019 (NGI, 2020). Miljøtilstanden i resipientene Bunnefjorden og Oslo havn og by er derfor godt kjent. Oslo havn og by har moderat økologisk tilstand, med mål om god tilstand, mens kjemisk tilstand er dårlig med mål om god tilstand (vann-nett.no, lastet ned 2020-09-26).

Overvåkingen fra 2019 viser at det er tilførsel av forurensning i vannkolonnen i Indre Oslofjord, samt at det er tilførsel av forurensning til sedimentet fra land, og med elvene (NGI, 2020). Spesielt i området utenfor Akerselva sees det tydelig tilførsel av forurensning (NGI, 2020). Vann-nett nevner fysisk endring grunnet landvinning, diffus avrenning fra fritidsbåter, punktutslipp fra renseanlegg, diffus avrenning fra og utslipp fra transport/infrastruktur og fysiske endringer fra havneanlegg og mudring, samt introduksjon av fremmede arter som faktorer som påvirker Oslo havn og by i stor grad (vann-nett.no, lastet ned 2020-09-26). Oslo havn og by er en sterk modifisert vannforekomst (SMVF).

Vannforekomsten Bunnefjorden ligger lengre ut fra kaiene, utenfor vannforekomsten Oslo havn og by. Bunnefjorden vannforekomst har dårlig kjemisk tilstand og dårlig økologisk tilstand (vann-nett, 2020-09-26).

Det er ikke gjennomført spesifikk kartlegging av miljøtilstanden ved alle kaiene der det foregår tipping av snø til sjø. Turbiditetsmålingene som er planlagt gjennomført vinteren 2020/21 vil vise om tipping av snø fører til forstyrrelse av sjøbunnen, som gir ytterligere informasjon for å vurdere miljørisikoen knyttet til tipping av snø til sjø.



Beskrivelse av tiltak for å begrense forurensning

I de områdene HAV og havnens kunder brøyter er langs kaiene der også snøen tippes til sjø. Disse områdene brøytes øyeblikkelig og kontinuerlig ved snøfall for at aktiviteten på kaiene skal kunne opprettholdes. Snøen som håndteres av HAV sin entreprenør tippes i sjø innenfor et tidsrom på ca. 15 timer etter snøfall.

Grad av forurensning i snø vil være avhengig av flere faktorer, dette er beskrevet i vedlegg gjennomført av NGI, og vedlagt. Oppsummert vil forurensningsgrad være avhengig av områdetype/arealbruk (f.eks. urbane vs. avsidesliggende områder) (Malmqvist 1983; Viklander 1999), trafikkbelastning, type trafikk, hvor lang tid snøen blir liggende på bakken, type avisning (Lisper 1974; Viklander 1998), samt snøhåndteringsstrategi og vinterklima (Reinosdotter og Viklander 2005). Det er også ulikt hvilken type forurensning som foreligger i snøen og i hvilke mengder, men i likhet med veiavrenning er metallene sink, kobber og bly blant de vanligste i urban snø. Det ble i 2016 slått fast at det manglet data på PAH-konsentrasjon og olje i snø (NIVA, 2016), og NGI har heller ikke funnet nyere kilder som beskriver i forbindelse med litteraturgjennomgangen som ble gjort til foreliggende rapport. Ut fra publisert litteratur kan det se ut som veisalt i snø er den forurensningen som påfører vannmiljøet mest skade, både biota og forringelse av drikkevannskilder (NIVA, 2016), men det mangler litteratur som omhandler effekter på kystvann.

Forurensning i bysnø er i hovedsak partikkelbundet (LaBarre m.fl, 1973; Reinosdotter og Viklander 2006; TU, 2018). Partikler i snø kan videre stamme fra mange kilder, som sot fra forbrenning av drivstoff, bremses, bildekk og veidekke. I nyere tid er det også funnet at bildekk og slitasje fra veimarkering er en betydelig kilde til mikroplast, som kan være innsatt med ulike miljøgifter (NIVA, 2016).

Siden forurensning i bysnø hovedsakelig er partikkelbunden er det hensiktsmessig å forsøke å redusere mengden partikler i snøen så langt det lar seg gjøre. HAV har daglig tilsyn og rutiner for rengjøring av arealene. Dette sikrer at det ryddes avfall og søppel fra arealene som slik unngås å havne i sjøen. Rutinen for tilsyn og daglig renhold er vist i vedlegg. Dialogen med kundene i havna har økt bevisstheten rundt det å sikre at områdene som brøytes er så rene som mulig før snøen tippes til sjø. Det benyttes ikke grus til vintervedlikeholdet i Oslo havn. Det saltes hyppig for snøsmelting og for å unngå at arealer dekkes av is. Det tilføres derfor ikke grus som kunne bidratt til å binde forurensning, som igjen blir transportert vekk med avrenning til sjø. HAV jobber også med å få bedre systematikk knytte til overvåking og tømning av sandfang og kummer i Oslo havn. HAV sitt vintervedlikehold med salt og ikke grus er beskrevet i HAVs strategi for snøbrøyting, vist i vedlegg.

Prøvetakingsprogram for utslipp av miljøgifter til ytre miljø

Prøvetakingsprogram for snø i 2020/21 vil kunne gi en indikasjon på mengden miljøgifter som snøen inneholder før den tippes i sjø og resipienten Oslo havn og by. Valgt metode for prøvetaking av snø og foreslåtte analyser ble diskutert med FMOV på teamsmøtet (2020-09-24), som HAV invitert til sammen med konsulent NGI. Resultatene fra prøvetakingsprogrammet vil bli brukt i risikovurderingen som vedlegges ny søknad som oversendes etter snøsesongen 2020/21.

Prøvetakingsprogrammet vil også avdekke hvor mye forurensning som akkumulerer i snø ved en ev. mellomlagring på havnens arealer. Forurensningsgraden fra snø som tippes i sjø, kan ev. sammenlignes med forurensningsgraden vannet har etter rensingen på snølekteren S/S Terje, og andre relevante analyser og resultater fra urban snø.

Interessenter

Som diskutert på møtet mellom HAV og FMVO, med NGI tilstede (2020-09-24) er det vesentlig å informere interessenter. Naboer og mediene er identifisert som en aktør som tidligere har engasjert seg i tipping av snø til sjø fra HAVs arealer. HAV ønsker derfor å legge opp til å dele informasjon om prøvetakingsprogram og utprøving av årets metoder. Samlet rapport og funn er det ønskelig å diskutere i ulike fagfora og dele der det er hensiktsmessig.

HAV anser snøhåndtering som en del av det arbeidet som allerede er prioritert i forhold til å redusere forurensning fra urban avrenning til resipienten Oslo havn og by. HAV deltar aktivt i vannforskriftarbeidet i Vannområde Oslo og vil fortsette å bidra til kunnskapsspredning om snøhåndteringen også i andre relevante fagfora.

Med vennlig hilsen

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Heidi Neilson
miljøsjeff

Dokumentet er godkjent og ekspedert elektronisk

Referanser

FMOV, 2019. Informasjonsbrev om snøhåndtering til kommuner og veieiere i Oslo og Viken. Datert 2019-10-17.

FMOV, 1996. Tømming av snø i Oslo. Datert 1996-11-01.

LaBarre N., Milne J.B. og Oliver B.G., 1973. Lead contamination of snow. *Water Research* 7(8), 1215-1218.

Lisper, P., 1974. Om dagvattnets sammansättning och dess variation. (On the composition of urban storm water and its variation), Dissertation series, Dept. of Sanitary Engineering, Chalmers Univ. of Technology, Gothenburg, Sweden (in Swedish).

NGI, 2015. Oslo Havn KF – Overvåkning av forurensning ved mudring og deponering. Endelig oppsummering 2014. NGI-rapport 20140442-03-R. Rev.nr. 3/datert 2015-11-16.

NGI, 2020. Overvåkning 2019 i vannforekomsten Oslo havn og by: Tiltaksområder og dypvannsdeponiet etter Ren Oslofjord prosjektet. NGI-rapport 20190266-01-R. Rev.nr. 1/datert 2020-05-06.

NIVA, 2016. Et litteraturstudium over forurenset snø fra bynære områder: stoffer, kilder, effekter og håndtering. Løpenr. 6968-2016, datert 18.01.2016.

Reinosdotter K. and Viklander M., 2006. Handling of Urban Snow with Regard to Snow Quality. *Journal of Environmental Engineering*, 132 (2)

Reinosdotter, K. and Viklander, M., 2005. A comparison of snow quality in two Swedish municipalities—Luleå and Sundsvall. *Water, Air, Soil Pollution*, 167, 3–16.

[TU, 2018](#), Snøsmeltelekteren «Terje» gjør at Oslo går rundt når hovedstaden drukner i snø. Lastet ned, 2020-08-07.

Vann-nett.no, lastet ned 2020-09-26.

Viklander, M., 1998. Snow quality in the city of Luleå, Sweden— Time-variation of lead, zinc, copper, and phosphorus. *Science of the Total Environment*, 216, 103–112.



Mulig mellomlagring
før levering til snølekker

P1-11
Prøvetaking av snø

- Prioritert område
- Prioritert ved skipsanløp
Ryddes etter prioritert område uansett båt eller ikke
- Tas etter prioriterte områder
- HAV egenregi
- Hjulstopper

- Kote -4
- Kote -6
- Kote -8
- Kote -10
- Kote -12
- Kote -15

REV.	REVIDERINGEN GJELDER	DATO	TEGN.:	GODKJ.:
Konsulent: Kons. tegnnr.:				
Oslo havn 2020-21 Snørydding		Målestokk:	Format:	Tegn.: BL
			A1	Dato: 22.10.2020
		Prosjektleder: TJ	Godkj.:	Bereg.:
Erstatning for:		Dato:		
Oslo Havn KF		Tegn.nr.: 18624		Revisjon
		Prosjektnr.		Tegn. status:
Filnavn: 18624.dwg		Erstattet av:		

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
79/18	Havnestyre	29.11.2018

Saksbehandlende avdeling: Eiendom
Saksbehandler / stilling: Heidi Neilson / miljøsjeff

Dato: 15.11.2018

Saksnummer: 2016/451
Arkivref: 18338/2018

Sak: Vannkvalitet: Oslo Havn KFs overvåkingsplan

Saken gjelder:

På møtet 18.10.2018 ønsket havnestyret en sak om overvåking av vannkvaliteten i indre Oslofjord. Denne havnestyresaken gir oversikt på det viktigste arbeidet Oslo Havn KF (HAV) har gjennomført, og hvordan vi fortsatt deltar i overvåkingsarbeidet i Oslo kommune.

Tidligere havnestyresak om overvåking:

- HS 23/15 Overvåking av dypvannsdeponiet og HAVs blågrønn strategi
- HS 9/16 Prosjekt Ren Oslofjord - sluttrapport
- Ren Oslofjord 2006-2011 ble presentert for Havnestyret i 2016

HAV har siden Ren Oslofjordprosjektet (2008 – 2013) jobbet systematisk med vannkvalitet. HAVs blågrønn strategi (2013) deles på oslohavn.no og viser sammenhengen mellom grøntområder, tette flater og forurensing til vann og grunn. HAV arbeider systematisk for å fjerne forurenset grunn i våre bygg og anleggsprosjekter, og tilrettelegger for overvannshåndtering som gir effektiv drift med mindre forurensing til fjorden. I tillegg velger vi løsninger som tilrettelegger for økt mangfold av arter både på land og i fjorden. Miljømål for å redusere utslipp til vann og grunn er en del av HAVs miljøpolicy fra 2018.

HAV ledet samarbeidsprosjektet i Oslo kommune for Ren Oslofjord. Det var det første og største sjøbunnoppyrddingsprosjektet i norsk historie. Prosjektet var vellykket og Bjørvika og Pipervika har renere sjøbunn enn de siste 100 årene. Overvåkingen viser at dypvannsdeponiet utenfor Malmøykalven fungerer som forventet. Havnestyret i HS 9/16 behandlet sluttrapport for Ren Oslofjord prosjektet.

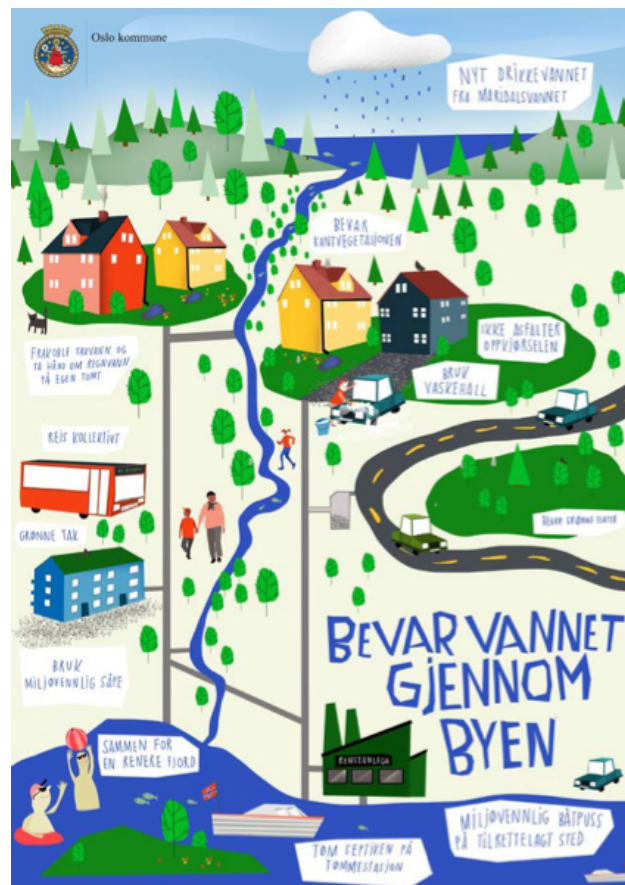
Samarbeid om bedre vannkvalitet i Oslo kommune gir resultater. Ren Oslofjord prosjektet og Vann- og avløpsetatens prosjekt «Midtgardsormen», som styrer veivann vekk fra kloakkanlegg, har gjort det mulig å etablere sjøbadet på Sørenga.

Fjorden er byens laveste punkt. Forurensning fra Oslo by renner med vannet ut i Alna- og Akerselva som til slutt ender i Oslo havn.

HAV deltar aktivt i Vannområde Oslo, som består av ulike etater i Oslo kommune som samarbeider om å stoppe forurensningen i byen.

Basert på erfaring ser vi at det å fjerne forurenset masse fra sjøbunnen er forholdsvis kostbart. Det er derfor anbefalt å iverksette tiltak som stopper forurensningen før den ender på sjøbunnen. Dette er bedre ressursbruk og bør prioriteres.

Den største forurensningskilden i norske byer er vann fra veier. Bedre overvannshåndtering og oftere tømning av sandfang er viktige tiltak i urbane områder som Oslo. HAV har en risikobasert tilnærming til valg av sandfang og kummer som tømmes årlig, og når forurensning oppdages blir kunder i nærheten kontaktet for å spore mulige kilder og for å øke bevisstheten om vannkvalitet. Dersom forurensningen gjentar seg belastes kunden med kostnaden, i henhold til prinsippet om at forurensner betaler.



Overvåking i 2018 viser at avløpskummer i Oslo havn inneholder forurensning. Analyser av funn i kummer i Oslo havn (2017 og 2018) viser innhold av miljøgifter som sink, kobber, TBT og oljerester. Når kummene tømmes tas dette ut av vannets sirkulasjon.

Fordeling av roller og ansvar for overvåking i Oslofjorden

Hvis det forekommer akutt forurensning på land eller sjø i Oslo kommune, er Oslo Brann- og redningsetaten (OBRE) første instans. Når utslipp ender i fjorden, og OBRE ikke har tilstrekkelig ressurser til å håndtere situasjonen, tar de kontakt med Kystverket for bistand. HAVs ansatte på sjøen involveres av OBRE og Havnepolitiet ved behov. HAV igangsetter ingen tiltak i slike situasjoner uten at det er nøye koordinert med OBRE og Politiet.

Bymiljøetaten koordinerer arbeidet i Vannområdet Oslo

Hele Norge er delt inn i vannområder med tilhørende vassdrag. Vannforskriften er et EU direktiv med mål om at alt vann skal ha god kjemisk og økologisk tilstand. Alle vannområder i Norge må vise fram resultater som Miljødirektoratet rapporterer til EU i en seksårsssyklus.

HAVs arbeid knyttet til Vannforskriften er forankret i HAVs miljøpolicy og HAVs blågrønne strategi. Informasjon knyttet til overvåking og oppfølging av dette deles på oslohavn.no og med Vannområde Oslo. HAV deltar i samarbeidsgruppen til Vannområde Oslo. Faktaboksen med kart under er hentet fra Oslo kommunes felles nettsted for Vannområdet Oslo.

Hva er Vannområde Oslo?

Vannområde Oslo er et geografisk avgrenset område som vist i kartet til høyre, der etater og sektorer samarbeider om å nå vannforskriftens miljømål. Tiltak må gjennomføres og resultater rapporteres, for at vi skal kunne holde våre internasjonale forpliktelser gjennom EUs vanndirektiv. God overvåking gir oss informasjon om hvor vi bør iverksette tiltak.

Hva jobber Vannområde Oslo for?

- En fjord med god badevannskvalitet
- At vi skal kunne spise fisk fra Oslovassdragene
- At livet i og langs elver/ bekker blir ivaretatt og at miljøgiftstilførsler minimeres

Hvem deltar i Vannområde Oslo?

Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Vann- og avløpsetaten, Bymiljøetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Plan- og bygningsetaten, Oslo Havn KF, Statens vegvesen, Mattilsynet, Regionkontor Landbruk og nabokommuner.



HAV bidrar til overvåking i indre Oslofjord

HAV tar ansvar og gjennomfører overvåking som bidrar til mer kunnskap om hvordan vannkvalitet i fjorden kan bli bedre. Prinsippene fra HAVs blågrønn strategi er fortsatt relevante, og brukes både i egen drift og utbyggingsprosjekter.

Vedlagt er HAVs overvåkingsplan. Tabellen på s.9 viser vårt samarbeid med blant annet Miljødirektoratet og annen overvåking HAV utfører. All informasjon deles i samarbeidsgruppen i Vannområdet Oslo, og HAV bidrar til å avdekke mulige forurensningskilder i vårt geografiske område. Det er viktig at alle etater i Oslo kommune bidrar. Vannområdet Oslo gjør faglige vurderinger og ser etter helhetlig løsninger som gir best resultater for hele vassdraget og fjorden. I samarbeidsgruppen diskuteres mulige tiltak og behov for overvåking. HAV tar ansvar og gjør sin del av jobben som er beskrevet i vedlagt overvåkingsplan.

Fylkesmannen er forurensningsmyndighet

I Oslo kommune er Fylkesmannen for Oslo og Akershus forurensningsmyndighet. Det betyr at alle må søke Fylkesmannen dersom aktiviteten som planlegges kan medføre forurensning. Fylkesmannen avgjør om tiltakene prosjekteier beskriver, er tilstrekkelig for å redusere forurensningen, samtidig som de krever overvåking før, under og etter prosjektet er avsluttet. HAV søker Fylkesmannen om tillatelse for egne byggeprosjekt. Ren Oslofjordprosjektet var så omfattende at det ble løftet opp på statlig nivå, med Miljødirektoratet som myndighet.

Fylkesmannen har gitt HAV tillatelse til å tippe ren snø fra kaiene ut i sjøen, så lenge det fjernes innen 48 timer. Snø på kaiene fjernes i stor grad innen 24 timer etter snøfall.

Fylkesmannen har ansvaret for å følge opp havnenes håndtering av skipsavfall. Farlig avfall og avrenning til fjorden har vært et tema. HAV har derfor installert oppsamlingsutstyr i alle miljøstasjonene langs kaiene, og gått igjennom våre system for håndtering av farlig avfall.

Avfallsplanen i Oslo Havn er godkjent av Fylkesmannen og deles på oslohavn.no. Den blir revidert hvert tredje år.

Når Fylkesmannen har vært på tilsyn i Oslo Havn, har de også vært på befaring på slippene. Fylkesmannen har observert HAVs systematiske arbeid for og redusere forurensning fra båtpuss og reparasjoner. Fylkesmannen mener at veilederen for skipsverft bør legges til grunn for denne type virksomhet.

Fagrådet for avløpsteknisk samarbeid

Fagrådet består av vann- og avløpsetatene i alle kommunene som slipper rensset kloakk ut i fjorden. De overvåker jevnlig tilførsel av blant annet nitrogen og fosfor som kan medføre algeoppblomstring, og som påvirker oksygenforholdene og livet i fjorden. Omfattende overvåking gjennomføres årlig. Oksygenforholdene, som Fagrådet overvåker, brukes for å avdekke om det er utskifting av vann innerst i fjorden. Det tidspunktet avgjør når HAV neste gang skal utføre undersøkelser på bunndyr i Bjørvika, Pipervika og på dypvannsdeponiet.

Norsk institutt for vannforskning (NIVA)

Forskning gjennomføres blant annet i samarbeid med Color Line og ferrybox som er knyttet til skipet. Prøver tas fra inn- og utseiling i fjorden som NIVA analyserer. Overvåking med sensorer, droner og lasere for å avdekke oljeutslipp, er teknologi som kan brukes mer i framtiden. HAV er en pådriver for ressurseffektive løsninger og invitere ofte fagfolk inn i Vannområde Oslo samarbeidet. Det er viktig å evaluere ulike løsninger og finne de mest målrettede overvåkingsmetodene som gir nyttig informasjon om konkrete tiltak som gjennomføres.

Miljødirektoratet overvåker og rapporterer til EU

Miljødirektoratet gjennomfører all type overvåking, og resultatene er offentlig tilgjengelig. Miljødirektoratet finner alle typer uønskede stoffer i Oslofjorden. Det kan være mikroplast eller miljøgifter. Prosjektet «Miljøgifter i urban fjord» viser noen resultater på miljødirektoratet.no. Det betyr at etater og myndigheter i Oslo kommune og omkringliggende kommuner må samarbeide, fordele oppgaver, og gjennomføre overvåking på egne tiltak som også må evalueres.

Flere etater og myndigheter deltar for å bidra til at målet om god økologisk og kjemisk tilstand i vassdragene og fjorden kan oppnås. Arbeidet i vannområdene gir resultater, som igjen samles inn og sees i en større sammenheng på et nasjonalt nivå.

Vedlagt overvåkingsplan er godkjent av Miljødirektoratet. Den legger opp til en omfattende overvåking i 2020 på dypvannsdeponiet, Pipervika og Bjørvika. Tidspunktet 2020 er valgt for at Miljødirektoratet skal få resultatene med til neste EU rapportering i 2021.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Dette er en orientering om arbeidet HAV gjør for å bidra til overvåking, mindre forurensning og bedre vannkvalitet i fjorden.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Vedlagt overvåkingsplan foreslår at både kjemiske og biologiske undersøkelser skal gjennomføres i 2020 i Pipervika, Bjørvika og på dypvannsdeponiet. Estimerte kostnader er 1,5-2 millioner kroner. Miljødirektoratet har bekreftet at dersom de fortsatt får midler til sjøbunnoppdydding over statsbudsjettet, vil overvåkingen i samarbeid med HAV prioriteres. HAV har siden 2013 mottatt femtiprosent støtte til denne overvåkingen fra Miljødirektoratet.

Budsjettmessige forhold:

HAV har i tidligere havnestyresak (23/15) satt av midler til miljøovervåking på ca. 500.000 kroner årlig. I 2020 anbefales det å øke budsjettet til 1 millioner kroner for å kunne ivareta biologiske undersøkelser dersom det er gode nok oksygenforhold i fjorden. HAV vil som tidligere søke om femtiprosent støtte hos Miljødirektoratet.

Havnedirektørens vurderinger:

Helt siden Ren Oslofjordprosjektet har HAV bidratt, og tatt et stort ansvar for overvåking i samarbeid med andre etater i Oslo kommune, Fylkesmannen og Miljødirektoratet. Samarbeidet med flere etater i Oslo kommune og norske myndigheter er godt, og fortsetter som før. Per i dag ser vi ikke behov for å endre vår rolle i forhold til dette.

I forbindelse med utfylling i sjø i bassenget på Sjursøya og behov for mudring på Kongshavn kartlegges nå forurensset sjøbunn langs kaiene i deler av Sydhavna. Vår ambisjon er at HAVs utbyggingsprosjekter skal bidra til bedre kjemisk og økologisk tilstand i sjøen langs Oslo havns kaier, og overvannshåndtering er og blir viktig for å unngå at byen forurenses på ny. Tiltak som reduserer forurensning fra byen til fjorden bør prioriteres.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

1. Vedlagt overvåkingsplan i regi av Oslo Havn KF (iht Vannforskriften) er godkjent av Miljødirektoratet. Havnestyret tar den til orientering.
2. Administrasjonen øker budsjett for overvåkning av vannkvalitet til 1 million i 2020.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Åsa Nes
eiendomsdirektør

Vedlegg

- 1 Oslo Havn KFs overvåkingsplan iht vannforskriften
- 2 Oslo Havn KFs blågrønn strategi
- 3 Prosjekt Ren Oslofjord - Sluttrapport
- 4 Ren Oslofjord 2006 - 2011 - Rapport

Oslo Havn

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
66/20	Havnestyre	03.12.2020

Saksbehandlende avdeling:
Saksbehandler / stilling:

Seksjon kommunikasjon
Siv Ellen Omland / kommunikasjonssjef

Dato: 26.11.2020

Saksnummer: 2020/280
Arkivref: 4582/2020

Sak: Partneravtalen 2021

Saken gjelder:

Havnestyret har siden 2014 bevilget økonomisk støtte til aktører i havna ved å inngå årlige partneravtaler. I 2020 delte Havnestyret ut kr 350 000 til 15 aktører. Grunnet den økonomiske situasjonen bes Havnestyret på nytt vurdere om partneravtaler skal inngås. Havnestyret bes også vurdere om det skal være mulig å gi bagatellmessig støtte etter EU-krav til særlig relevante aktører.

Det har vært positivt og omdømmebyggende å gi gode aktører bedre økonomiske muligheter. Partneravtalen har også bidratt til at det er enklere å få aktører til å stille på Havnelangs. I 2019 bidro partnerne til en fin dag på havnepromenaden for nærmere 10 000 mennesker. Det har vært positivt for Oslo Havn å ha mange partnere fremfor noen få store, fordi de har økt aktiviteten på Havnelangs. Partnerne når også ut med informasjon til forskjellige målgrupper.

Partneravtalene for 2020 ble publisert på oslohavn.no den 22.06.2020. I tillegg har vi gjennom sommeren laget filmer og saker på noen av dem som fikk midler gjennom partneravtalen. Vi har også oppfordret dem til å fortelle om Oslo Havn i egne kanaler

I 2020 og 2021 er Havnelangs vedtatt avlyst grunnet Covid-19 situasjonen. Hvis mulig kan det tenkes at noen partnere isteden kan ha mindre aktiviteter på havnepromenaden i sommerhalvåret.

Økonomisk støtte kan innvilges til institusjoner, organisasjoner eller foreninger. Kriteriene har vært at aktørene skal ha følgende kjennetegn:

- Har en relasjon til havna, eller fast tilholdssted.
- Bidrar til å skape et maritimt miljø og driver sjørettet virksomhet
- Bidrar på Oslo Havns årlige arrangement «Havnelangs»
- Har aktiviteter rettet mot barn og unge
- Formidler maritim kultur

- Bidrar til god omdømmebyggingen av Oslo havn
- Miljøaspektet i vid forstand vektlegges, der også rekreasjon, friluftaktiviteter og folkehelseaspektet regnes som god miljøprofil.

Kriteriene for å motta økonomisk støtte er at partneren deltar på Havnelangs og skaper aktiviteter for barn og unge. Partneren må tydeliggjøre hva slags aktiviteter som tilbys. Partneren kan søke midler kun til dette formålet. Det kan ikke søkes om midler til f.eks. drift, vedlikehold, utstyr, lønn etc. Partneren må tydeliggjøre hva slags aktiviteter som tilbys, og redegjøre for bruken i etterkant.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Havnestyret skal behandle partneravtaler.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Havnestyret kan bevilge kr 350 000,-

Budsjettmessige forhold:**Havnedirektørens vurderinger:**

Budsjettposten vurderes for liten til at fremtidige partneravtaler bør legges frem for Havnestyret. Havnedirektøren anser partneravtalen som administrativ saksbehandling og foreslår at Havnedirektør v/administrasjonen vedtar fremtidige partneravtaler. Det bør fortsatt være rom for å gi bagatellmessig støtte til særlige relevante aktører.

Det inngås partneravtaler for 2021 utfra nevnte kriterier, hvor det legges opp til at ved behov for endringer i disse så fremlegges dette i sak for havnestyret å vedta.

skal endres Kravet om å delta på Havnelangs faller bort. Det legges vekt på at partnerne kan delta med en positiv aktivitet hver for seg på havnepromenaden eller digitalt. Aktiviteten merkes partneravtalen med Oslo Havn 2021. Det gis fortsatt rom for å gi bagatellmessig støtte til særlig relevante aktører, utfra samme kriterier som partneravtalen og EU-krav.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

1. Havnestyret vedtar endringer i tildelingskriterier for Partneravtaler.
2. Havnedirektøren vedtar hvem Oslo Havn inngår partneravtale med, og hvem som eventuelt kan få bagatellmessig støtte etter EU-krav.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Siv Ellen Omland
kommunikasjonssjef

Eventuelt