

Møteinnkalling

Havnestyre

Møtested: Skur 38, Vippetangen - Havnestyresalen
Møtetid: 17.09.2020 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 11.06.2020	
	Avgradering av saker	
	Rapport vedr. bruk av fullmakter	
	Habilitet	
	Havnestyresaker til behandling	
ST 37/20	Status marked 2020 og økonomiske konsekvenser av Covid-19	
ST 38/20	Utredning for vurdering av havnekapitalen og utbyttekapasitet	X
ST 39/20	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	X
ST 40/20	Revisjon av miljøpolicy i Oslo Havn KF	
ST 41/20	Innkalling ekstraordinær generalforsamling Hav Eiendom AS	X
ST 42/20	Kornsiloen på Sjursøya	X
ST 43/20	Orientering status rehabiliteringsprosjekt skur 38	X
ST 44/20	Salg av Sjursøytunnelen	
ST 45/20	Bystyrets vedtak av områdeplan Filipstad	X
ST 46/20	Utleie av lokale - Rådhusbrygge 2 - Kapp Oslo AS	X
	Eventuelt	

Protokoll fra havnestyrets møte 11.06.2020

Avgradering av saker

Rapport vedr. bruk av fullmakter

Habilitet

Oslo Havn

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
40/20	Havnestyre	17.09.2020

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

Dato: 01.09.2020

Saksnummer: 2016/580
Arkivref: 3252/2020

Sak: Revisjon av miljøpolicy i Oslo Havn KF

Saken gjelder:

Oslo Havn KF (HAV) jobber systematisk med miljø for å sikre kontinuerlig forbedring. HAV har siden 2001 vært ISO 14001 sertifisert, og er nå sertifisert iht til ny ISO 14001:2015.

Ekstern revisor har en årlig gjennomgang av organisasjonens arbeid på miljø. Årets revisjon ble gjennomført delvis på teams, med kun en kort befaring i Byhavna (20-21.04-2020) pga Covid-19. Revisjonen ga ingen avvik eller merknader, men fire forbedringspunkter. Revisor ba HAV vurdere bruk av flere metoder for internrevisjon, fortsette bruken av Key Performance Indicators (KPIer), samt vurdere mer konkrete måltall. Revisor anbefalte også HAV å vurdere om miljøinnsatsen var relevant for måloppnåelse av FNs bærekraftsmål.

Ut fra FN's 17 bærekraftsmål, er det valgt ut åtte som er vurdert til å være relevante for HAV sin kjernevirksomhet, se vedlagte rapport. HAV sin miljøpolicy er derfor foreslått revidert fra et lengre word dokument ned til tre slides, se vedlagt powerpoint. Dette forenkler HAV sin kommunikasjon om virksomhetens brede miljøinnsats. Vedlagte presentasjon viser hvordan bærekraft tydelig kan knyttes til HAV sine prioriteringer i strategihuset. Videre arbeid med målbare mål og KPI'er blir tema på ledelsens gjennomgang i november 2020.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Havnestyret vedtok i styremøte 07.06.18 HAVs miljøpolicy (38/18), og får herved et revidert forslag der FNs bærekraftsmål er tydeligere forankret til HAV sine miljømål og overordnede strategimål. Miljøstatusrapport for 2017 (sak 38/18) og 2018 (sak 08/19) tok havnestyret til orientering.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Administrasjonen jobber for å tilrettelegge for bærekraftig vekst for sjøtransport og havnedrift, samtidig som utslippene skal reduseres. For å lykkes med å bli en nullutslippshavn, krever det store investeringer både for havnen og kundene i tiden fram til 2030. I havnestyresak (36/20), Sydhavna som nullutslippshavn, ble konseptutredningen lagt til grunn for videre arbeid med nullutslippshavna. Dette viser hvordan HAV jobber med konkrete løsninger, der

prioriteringer er faktabasert, og legges til grunn for framtidig investeringer.

Budsjettmessige forhold:

Tiltak som prioriteres for å nå HAV sine miljømål er behandlet i internt årsplanarbeid, og kan gi føringer på virksomhetens videre budsjettprosess.

Havnedirektørens vurderinger:

Havnedirektøren støtter utvalget av de åtte bærekraftsmålene. De er relevante å tydeliggjøre HAV sin satsing på klima og miljø. Havnedirektøren vil understreke at samarbeid er det viktigste bærekraftsmålet. Ingen klarer omstilling og forbedring alene. Mange av havnens kunder, samarbeidspartnere og leverandører må bidra til å at framtidens investeringer og løsninger fremmer nullutslipp. Samarbeid er slik en forutsetning for måloppnåelse for Oslo havn.

03.09.2020 ble det gjennomført et oppstartsmøte for samarbeidet med syv havner rundt Oslofjorden (Moss, Borg, Oslo, Drammen, Larvik, Grenland og Kristiansand). Samarbeidsprosjektet har mottatt to millioner for to år i klimasatsstøtte fra Miljødirektoratet. Temaene er å vurdere felles miljøkrav, like ladeløsninger til skip og landtransport, og spre mer kunnskap om fordeler med mer sjøtransport i tett befolkede områder som rundt Oslofjorden. Dagen før ble det arrangert en samling med alle syv havner og de respektive fylkeskommunene som har ansvar for klima, areal og planarbeid.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret støtter en mer aktiv bruk av FNs bærekraftsmål, og godkjenner HAV sin nye klima- og miljøpolicy.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Åsa Nes
eiendomsdirektør

Vedlegg

- 1 2020_Rapppport om HAV og FNs bærekraftmal.docx
- 2 2020-09-17 Klima og miljøpolicy i Oslo havn med FNs bærekraftsmål - vedlegg havnestyresak



Oslo

Oslo Havn KF

FNs bærekraftsmål i Oslo Havn 2020

Prioritering av bærekraftsmål sett opp mot Oslo Havns virksomhet med fokus på klima- og miljøarbeidet

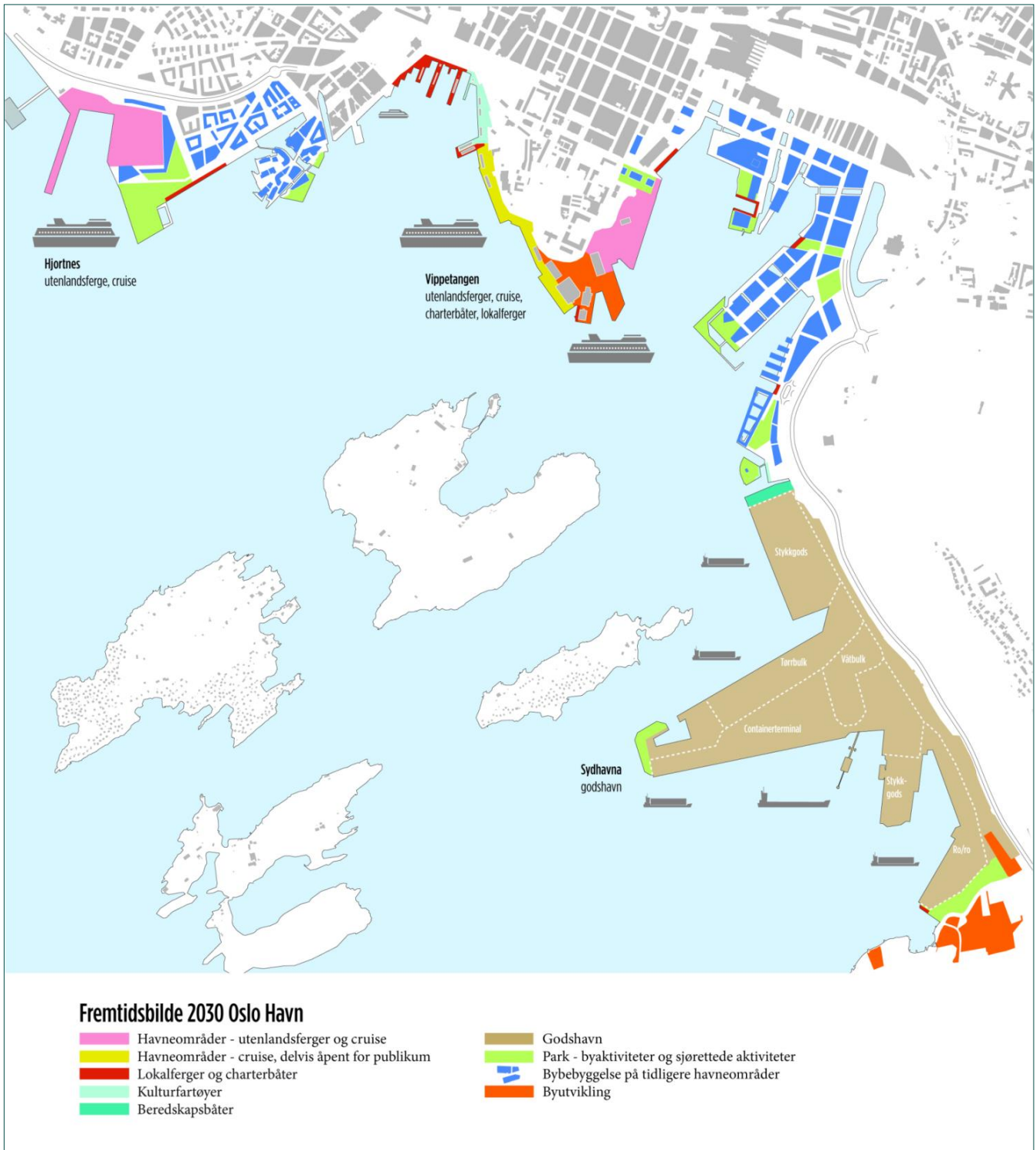


Foto: M. Landsem, Mohri Films, Patrik Dronetjenester, H. Riise, K. Sandvik, H. Valderhaug
Design/layout: M. Øgård
Etterarbeid tekst: H. Neilson, M. Øgård
Ansvarlige: Heidi Neilson
Sist oppdatert: 08.09.2020

Innhold

1	Om Oslo Havn KF.....	7
1.1	Klima og miljø i fokus for hele Oslo havn	7
1.2	Handlingsplan for nullutslippshavna	8
1.3	Miljøstyring	9
2	FNs bærekraftsmål viser Oslo Havn sin helhetlige satsing.....	10
2.1	Hva er FNs bærekraftsmål?	10
3	Metode.....	12
3.1	Målstruktur	12
3.2	Vesentlighetsvurdering.....	14
4	Åtte bærekraftsmål viser klima- og miljøarbeidet i Oslo havn	16
4.1	Samarbeid for å nå målene	16
4.2	Stoppe klimaendringene	17
4.3	Ren energi for alle	19
4.4	Innovasjon og infrastruktur	21
4.5	Bærekraftige byer og samfunn	23
4.6	Liv under vann.....	24
4.7	Ansvarlig forbruk og produksjon	26
4.8	Liv på land	27
5	Oslo Havns miljømål for en bærekraftig framtid	28
6	Vedlegg.....	29
6.1	FNs hovedmål og relevante delmål - sitert	29
6.2	DNV GL har identifisert noe relevant for global skipsfart i alle bærekraftsmål	30
7	Kilder	32

Sammendrag

Forenkling av HAVs miljøpolicy

Denne rapporten er utarbeidet av Magnus Øgård (Master i Fornybar Energi, NMBU) og miljøsjef Heidi Neilson gjennom sommeren 2020, med mål om å behandle et revidert forslag av HAVs miljøpolicy i ledelsens gjennomgang, november 2020.

Bakgrunnen for endringene, er fordi klima- og miljøarbeidet i Oslo Havn KF passer godt inn i rammen av FNs bærekraftsmål. Å knytte strategimålene for Oslo Havn og vårt klima- og miljøarbeid opp mot bærekraftsmålene, kan bidra til bedre gjennomslagskraft, enklere kommunikasjon, og økt forståelse for vårt miljøengasjement, både nasjonalt og internasjonalt. Mange virksomheter, havner og byer jobber målrettet med bærekraftsmålene, f.eks Vestfold og Telemark fylkeskommune, Asker kommune, IMO, Rederiforbundet, Heidelberg, Antwerpen Havn og Stavangerregionen Havn. Nasjonale forventninger tilsier at fylkeskommuner og kommuner skal legge bærekraftsmålene til grunn i samfunns- og arealplanlegging, som også kan inkludere forvaltningen av Oslofjorden som transportåre.

FNs bærekraftsmål knyttet til Oslo Havns kjernevirksomhet

Det er gått grundig igjennom FNs 17 bærekraftsmål, med 169 delmål. Ikonene er globale, gjenkjennbare og vanlige å bruke for virksomheter til ulike kommunikasjonsformål. Ved å anvende FNs bærekraftsmål i en lokal kontekst, kan Oslo Havn tydeliggjøre og kommunisere vårt klima- og miljøarbeid bedre. Det er gjennomført en vesentlighetsvurdering av alle bærekraftsmålene sett i sammenheng med klima- og miljøarbeidet i hele Oslo havn. Åtte bærekraftsmål er anbefalt som de mest relevante for Oslo Havn og våre kunder i det geografiske området Oslo havn. Andre bærekraftsmål som i denne omgang ikke er valgt, kan passe inn på andre fagområder. De resterende bærekraftsmålene, som ikke ble valgt, er lagt i vedlegg til orientering.

Åtte relevante bærekraftsmål for kjernevirksomheten i Oslo havn

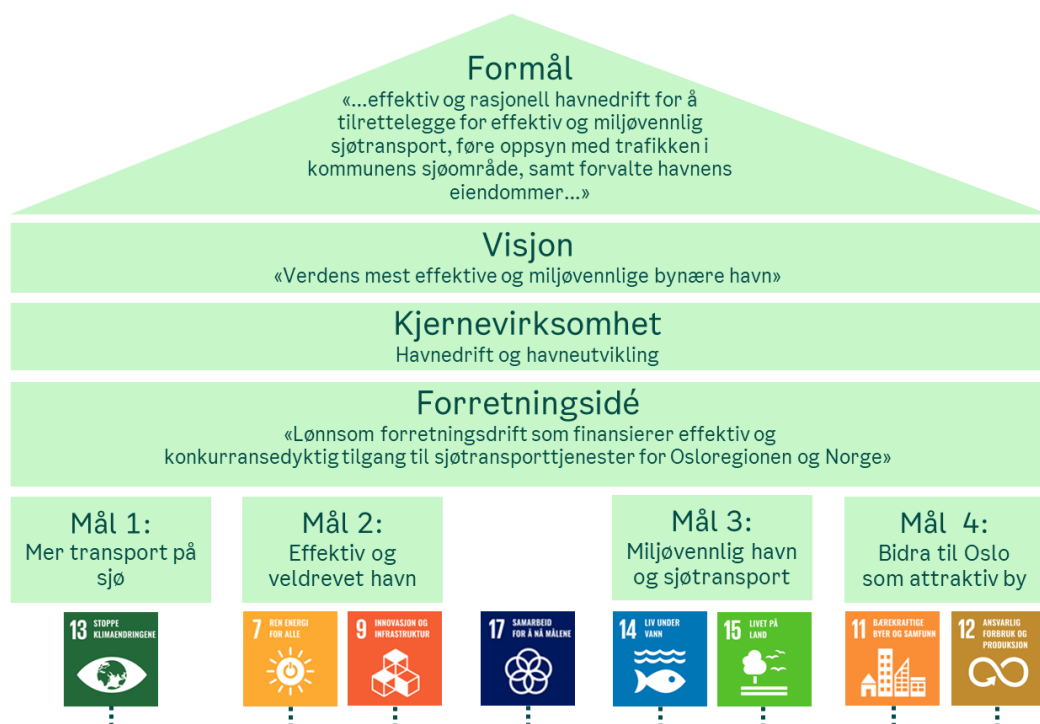


Oslo Havn har opprettet et samarbeid med andre havner i Oslofjorden, som har valgt seks av bærekraftsmålene (mål nr. 7, 9, 11, 13, 14 og 17) som en felles plattform. Oslofjordsamarbeidet gjennomføres med klimasatsmidler fra Miljødirektoratet. IMO, DNV GL og ESPO bruker de samme, eller flere, av FNs bærekraftsmål. Utgangspunktet var å knytte de åtte utvalgte bærekraftsmålene til HAVs eksisterende miljøpolicy, men vi oppdaget at det ga mer mening når bærekraftsmålene ble knyttet til HAVs overordnede strategimål. Øvelsen viste at de åtte utvalgte bærekraftsmålene passet godt inn i vår kontekst og er relevante for vår kjernevirksomhet. Samtidig gir FNs bærekraftsmål en fin ramme rundt det helhetlige og omfattende arbeidet Oslo Havn har på klima og miljø. Vi håper rapporten kan tjene som

inspirasjon for aktører og ansatte i havna, slik at vi sammen kan skape en havn som ikke bare planlegger bærekraftig, men faktisk også leverer på målene for en bærekraftig havn.

Forenklet klima- og miljøpolicy i Oslo havn

Vi vil foreslå at HAVs miljøpolicy bytter navn til «Klima- og miljøpolicy i Oslo havn 2020-2025». I strategihuset er de åtte utvalgte bærekraftsmålene sortert under strategiplanens fire hovedmål. I tillegg er det foreslått fem strategiske prioriteringer på klima- og miljøarbeidet for perioden 2020-2025. Noen mål er kjent og videreført fra dagens miljøpolicy, mens mål på sortering og energi har høyere ambisjoner enn før. I tillegg er målstrukturen forenklet med noen få målbare mål og forslag til indikatorer for å måle årlige resultater iht. ISO 14001. De målbare miljømålene kan enkelt justeres etter behov, dersom for eksempel revisjonen av nullutslippsplanen skulle tilsi det. Denne prosessen ledes av Næring og eierskapsbyråden (NOE), og er forventet gjennomført i okt/nov 2020. Forslaget til målhierarki er vist i figuren under.



5 strategiske prioriteringer på klima og miljø 2020-2025

1. Stoppe klimaendringene med mer transport på sjø
2. Mer samarbeid for økt bruk av ren energi til sjøtransport og nullutslippsløsninger på land
3. Innovativ infrastruktur med mer lading, energieffektive bygg, areal og kaier
4. Effektiv havnedrift uten utslipp, økt sortering og mer gjenbruk av avfall, kloakk, materialer og byggemasser
5. Utvikle, bygge og drifte vår bynære havn som en god nabo uten utslipp til luft, vann og grunn

1. Nullutslipshavn på sikt	2. Energieffektiv havnedrift	3. Havnedrift uten utslipp	4. Bærekraftig bynær havn
Målbare delmål: 1. 50 % mer gods 2034 2. 40 % flere passasjerer 2034 3. 95% redusert CO ₂ på land 2025 4. 50% redusert CO ₂ fra skip 2025 5. 85% redusert CO ₂ totalt i 2030 6. 50 % lavere NO _x utslipp totalt i 2025 KPI: tonn CO ₂ per år delt på tonn gods, antall passasjerer	Målbare delmål: 7. Økt kWh levert ren energi til skip og landtransport 8. Energieffektive bygg, areal og kaier iht norsk standard 9. Kun nullutslippstiltak i HAV 2025 KPI: kWh per år per kai/areal/bygg ev. til H ₂ produksjon i framtiden	Målbare delmål: 10. Unngå akutt forurensning og samarbeide om beredskap 11. Samarbeid om god økologisk og kjemisk tilstand i fjorden 12. Kun stedegne og truede arter på havnas områder i 2025 KPI: antall hendelser, vurdere effekt av tiltak, prøvetaking	Målbare delmål: 13. Flere nullutslippsbyggeplasser i 2025 14. 90 % sortert avfall i Oslo havn 2025 15. Havna vil være en god nabo, der alle bevisstgjøres om støy, målinger og innspill fra interessenter i byen 16. Økt levering av kloakk fra skip KPI: støyklager, årlig tonn avfall håndtert og sortert

Klima- og miljøpolicy i Oslo havn vil være i ppt format, med en årlig miljøstatusrapport i ppt. Dette er ikke å betrakte som revidering av strategiplanen, men mer en operasjonalisering og konkretisering av klima- og miljøarbeidet i tråd med vedtatt strategiplan. Forslaget under vil slik erstatte nåværende miljøpolicy i wordformat, som kommuniseres i ppt format som klima- og miljøpolicy i hele Oslo havn. Målstatus og evaluering basert på indikatorene oppdateres i årlig miljøstatusrapport og behandles i ledelsens gjennomgang.

1 Om Oslo Havn KF

Oslo Havn er Norges største offentlige gods- og passasjerhavn med plikt til å ta imot skip. Foretakets formål er å sørge for en effektiv og rasjonell havnedrift for å tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport, føre oppsyn med trafikken i kommunens sjøområde, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte.

Oslo Havn KF er overordnet ansvarlig for driften av havna, og for myndighetsutøvelsen i kommunens sjøområder etter havne- og farvannsloven. Oslo Havn KF stiller klima- og miljøkrav til kunder, leietakere, leverandører og aktører som operer innenfor Oslo havns geografiske område.

1.1 Klima og miljø i fokus for hele Oslo havn

Oslo Havn KF går selv foran og er en pådriver i klima- og miljøarbeidet, ved å være kunnskaps- og faktabasert, det vektlegges resultatorienterte løsninger med høy klima- og miljøeffekt, samtidig som klima- og miljøtiltak skal være markedsbaserte, fremtidsrettede og teknologidrevne.

Sammen med kunder i Oslo havn skal vi utvikle fremtidens havn, i tråd med Oslo kommunes nullutslippsvisjon, etter etablerte kostnytte prinsipper.

Havnen jobber kontinuerlig for å forbedre sine prestasjoner på klima og miljø. Vesentlige miljøpåvirkninger er klimagassutslipp og lokale luftutslipp, utslipp til vann og grunn, energibruk, håndtering av avfall og avløpsvann, støy og påvirkning på naturmangfoldet på land og vann. Havnen skal sikre høy bevissthet rundt klima og miljøløsninger i hele virksomheten og blant våre kunder i det geografiske området Oslo havn. Oslo Havn vektlegger og integrerer hensyn for klima og miljø tidlig i planlegging og prosjektering. Utredningen «Sydhavna nullutslippshavn – konseptutredning nullutslippshavn» fra 2020, ble gjennomført av Oslo Havn sammen med Hafslund Rådgivning, Sweco, og i dialog med Klimaetaten, Vann og Avløpsetaten og kunder i Oslo havn. Den viser hvordan havnen kan vokse bærekraftig, med økte anløp og høyere godshåndtering, uten at klima- og luftutslippene øker.

1.2 Handlingsplan for nullutslippshavn

Handlingsplanen fra 2018, Oslo havn som nullutslippshavn, har vært et viktig verktøy for Oslo Havn. Tiltakene som omtales i handlingsplan for nullutslippshavn er ment å gi en vurdering av potensialet for reduksjon av klimagasser, samtidig som de tekniske og økonomiske aspektene av hvert enkelt tiltak ble belyst. Tabellen under viser de prioriterte tiltakene i handlingsplanen i 2018 fordelt på tidspunkt for innfasing, estimert reduserte utslipp og kort status for 2020.

Tiltak ID	Tiltaksbeskrivelse	Tidspunkt for innfasing	Estimert reduksjon [tonn CO ₂ /år]	Estimert reduksjon [%]	Ansvar	Oppfølging
Videreføres	9.1.1. Miljødifferensiering av havneavgifter for å premiere skip med lave utslipp gjennom Environmental Ship Index (ESI)	2018-2020	800	1 %	HAV og ev. Kysterket	2020: ESI og EPI for cruise brukes i Oslo Havn
	9.1.2. Oslo kommune som medlem i Grønt Skipsfartsprogram (GSP)	2018	-	-	KLI og HAV	HAV deltar i pilot NH ₃
	9.1.3. Oppdatere og revidere handlingsplan for Oslo havn som nullutslippshavn og innlemme tiltakene i klimabudsjettet	2019-2021	-	-	NOE	HAV kartlagt infrastruktur og kostnader for Sydhavna som nullutslippshavn
Styrkes	9.2.1. Landstrøm til utenriksfergene	2018-2020	2300	4 %	HAV	Bygget løsning til Stena, DFDS og Color Line
	9.2.2. Samarbeid med andre cruisehavner med sikte på å stille felles krav om landstrøm og andre miljøtiltak med Oslo i en pådriverrolle	2018-2025	2700	5 %	NOE	Enova forprosjekt cruise
Anbefalinger	9.3.1. Oslo er en pådriver for å flytte mer gods fra vei til sjø og jobber for like miljøkrav til sjøtransporten i hele Oslofjorden	2019-2030	-	-	NOE	HAV inngått intensjonsavtale Oslofjordhavner, søkt klimasats og fått Enova forprosjekt container
	9.3.2. Utslippsfri drift på Nesoddbåtene (linje B10)	2018-2019	4200	8 %	Ruter	2020: Elektrisk
	9.3.3. Utslippsfri drift på Ruters hurtigbåttlinjer (linje B11 og B20-B22)	2019-2024	2300	4 %	Ruter	
	9.3.4. Utslippsfri drift på øybåttjenesten	2018-2021	-	-	Ruter	2021: Første båt elektrisk
	9.3.5. Krav om nullutslippsløsninger for utenriksfergene med virkning fra 2025 dersom nye linjer etableres, dersom eksisterende linjer konkurranseutsettes, ved kontraktfornyelser eller dersom situasjonen tillater det	2018-2025	16600	30 %		Color Line pilot på ammoniakk i GSP. DFDS vil lage hydrogen av vindkraft i 2030
	9.3.6. Miljødifferensiering av havneavgifter for å premiere skip med lave utslipp ved kai gjennom Environmental Port Index (EPI)	2018-2020	900	2 %	HAV	EPI tatt i bruk for cruise i 2020
	9.3.7. Etablere dialog med nasjonale myndigheter for endring av havne- og farvannsloven slik at det kan stilles krav om nullutslippsløsninger ved kai	2018-2024	4800	9 %	NOE	
	9.3.8. Infrastruktur for pilotering av autonome skip	2019-2024	-	-	KLI og HAV	Yara Birkeland utsatt
	9.3.9. Utslippsfri aktivitet ved håndtering av varer og last på Oslo havn, og andre aktiviteter på havneområdet	2018-2025	7500	14 %	HAV	Gir tilskudd for utstyr fra fossilt til fornybart
	9.3.10. Utslippsfrie veitransportlinjer på vei, til og fra Oslo havn	2018-2030	-	-	HAV	Jernbane + ulike drivstoff
	9.3.11. Bonus for skip som opererer med redusert fart og utredning av effekten av fartsgrense for kommersielle fartøy med fossile fremdriftsløsninger	2019-2025	1300	2 %	NOE, KLI?	KLI gjorde en vurdering. Resultater ikke presentert
	9.3.12. Tilrettelegging for dekning av aktuelle skiptypers dampbehov i havn ved bruk av fornybare alternativer	2018-2025	3500	6 %	HAV	Color Line har elektrifisert et skip, ble dyrt, vurderer biogass
Total			46900	85 %		

1.3 Miljøstyring

Oslo Havn er sertifisert i henhold til EN-ISO 14001:2015. Miljøstyring er integrert i strategiplanen for hele havna, og masterplanen for videre utbygging i Sydhavna. Oslo Havn benytter ISO metoden, ved å planlegge, utføre, kontrollere og korrigere, og sikrer slik kontinuerlig forbedring av virksomhetens klima- og miljøarbeid. Samarbeid med leietakere, kunder og andre aktører i og rundt havna er viktig for å redusere negativ miljøpåvirkning, samtidig som mulighetene brukes for å påvirke positivt. Oslo Havn KF stiller like klima- og miljøkrav til oss selv og aktørene i havna når det gjelder gjennomføring, utvikling og drift i det geografiske området Oslo havn. God kommunikasjon eksternt og internt er en forutsetning for å lykkes. ISO metoden legger vekt på:

- Risikovurdering og løpende justeringer iht tidligere avvik og erfaringer
- Klima- og miljøkrav i anskaffelser og markedsundersøkelser
- Løpende vurdering om aktiviteter er iht gjeldende lovverk og forventninger rundt oss
- Planlegging og inkludering av interessenter tidlig i prosesser

2 FNs bærekraftsmål viser Oslo Havn sin helhetlige satsing

Oslo Havn har vurdert om bærekraftsmålene skal inngå i havnas helhetlige satsing, som et ledd i å løse framtidens utfordringer. Mantraet «handle lokalt og tenke globalt» lar seg overføre til Oslo Havn og setter bærekraftsmålene inn i en lokal kontekst. Bærekraftsmålene kan bidra til å operasjonalisere Oslo Havns visjon om å bli verdens mest miljøvennlige bynære havn. De utvalgte bærekraftsmålene er relevante for kjernevirksomheten i havna, og synliggjør godt hvilken retning havna ønsker å ta i framtiden. I forbindelse med nasjonal transportplan (i anmodningsvedtak 725, 30. mai 2016) ytret Regjeringen at nasjonalt viktige havner bør bli effektive, miljøvennlige og intermodale. Sentralt for dette er å bedre samspillet med det øvrige transportnettet, og å legge til rette for godsoverføring fra vei til sjø.



Alle 17 bærekraftsmål. Kilde: FN.

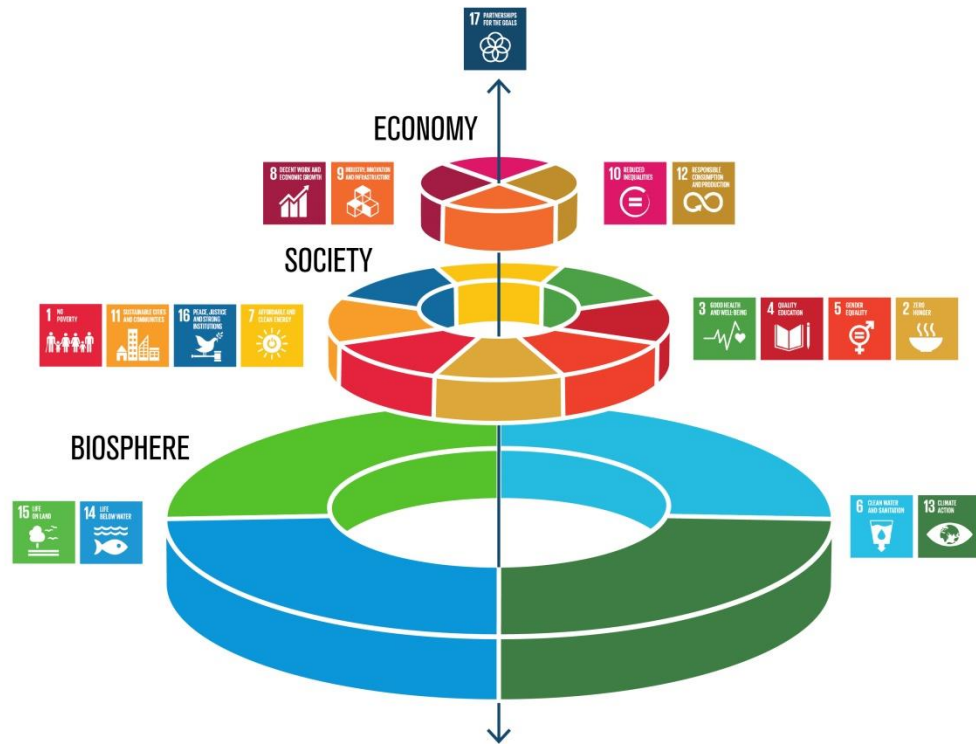
2.1 Hva er FNs bærekraftsmål?

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å sikre en levedyktig planet.

Bærekraftsmålene innebærer en stor global dugnad som gjelder for alle land. Norge har forpliktet seg til å arbeide for å nå alle mål. Bærekraftsmålene er en felles plattform for å se klima og miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng. Videre er det et godt utgangspunkt for å kartlegge utvikling med en helhetlig tankegang i en organisasjon eller virksomhet.

Begrepet *bærekraftig utvikling* ble først tatt i bruk i Verdenskommisjonens rapport «Vår felles framtid» i 1987. Definisjonen som legges til grunn er: «Utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov».

Samlet sett representerer bærekraftsmålene tre dimensjoner som er gjensidig avhengig av hverandre for å sikre bærekraftig utvikling; klima og miljø, sosiale forhold og økonomi. Figuren under oppsummerer de tre dimensjonene som et helhetlig system.



Azote Images for Stockholm Resilience Centre, Stockholm University. Kilde: SRC (2016).

Naturen er selve «grunnstammen» i systemet og er kilde til alt liv på jord. Vern og beskyttelse av naturen henger nært sammen med sosiale forhold og økonomi, og fungerer som en nødvendig bestandel for sosial og økonomisk utvikling. Kritisk for å opprettholde balanse i naturen er for eksempel å redusere utslipp av klimagasser, så vel som utslipp av kjemikalier i vann, samt å beskytte økosystemene både under vann og på land. Dersom vi ikke når bærekraftsmålene for klima og miljø, vil vi også mislykkes i å nå målene økonomisk og sosialt.

Sosiale forhold er neste dimensjon, som bygger på naturen. Denne dimensjonen er vel så viktig for at økonomien skal fungere optimalt. Kritisk for at mennesker skal ha muligheten til å leve meningsfulle liv, er for eksempel å sørge for at levestanden i byer opprettholdes. Det kan bety at at byenes negative påvirkning på miljøet reduseres, støy er et eksempel. I tillegg kommer nødvendigheten av universell tilgang på ren energi for å kunne leve gode liv med lys og varme.

Økonomi er «toppløkket» i systemet som fungerer som det økonomiske «maskineriet» på planeten vår. Skipsfart er en viktig del av den globale økonomien. Kritisk for at mennesker skal oppleve fremgang og suksess, er for eksempel å utvikle nye innovasjoner som ren energiteknologi, og sørge for et ansvarlig produksjons- og forbruksmønster.

Samarbeid er nøkkelen som knytter alle tre dimensjoner sammen til ett felles system.

3 Metode

3.1 Målstruktur

FNs bærekraftsmål består totalt av 17 hovedmål og 169 delmål, hvor hovedmålene er mer generelle, mens delmålene er mer detaljerte. FN oppfordrer til å gjøre lokale tilpasninger. Hovedmålene er identiske, mens delmålene er tilpasset havnas kontekst. Oslo Havn har valgt ut åtte av de 17 bærekraftsmål som sentrale for kjernevirksomheten i havna, i et klima- og miljøperspektiv. Med bakgrunn i bærekraftsmålene har Oslo Havn utarbeidet satsingsområder og målbare delmål. Disse henger sammen med de fire målene i Strategiplan 2019-2034 som viser Oslo Havns kjernevirksomhet:



Alle fire strategimålene til Oslo Havn kjennetegnes av bærekraftsmål nr.17, *samarbeid for å nå målene*.

Samarbeid er en viktig forutsetning for Oslo Havn som er grunneier, utleier og offentlig anskaffer. Ingen klarer omstilling og forbedring alene. Ledelsen i Oslo Havn vet at dialog er viktig for å finne framtidens løsninger og oppnå bærekraftsmålene. Samarbeid for å nå målene er kanskje det viktigste bærekraftsmålet for Oslo Havn.

Mer transport på sjø henger sammen med

bærekraftsmål nr.13, *stoppe klimaendringene*.

Samfunnets CO₂-utslipp vil reduseres med 54 – 80 % om gods overføres fra vei til sjø (Dale et al., 2016). I tillegg fører veitransport til vesentlig høyere nivåer av lokal luftforurensning. Målet «mer transport på sjø» er et konkret tiltak for å bidra til reduserte utslipp fra transportsektoren, og slik motvirke klimaendringene.



Effektiv og veldrevet havn henger sammen med bærekraftsmål nr.7, *ren energi for alle*, og bærekraftsmål nr.9, *innovasjon og infrastruktur*. Oslofjorden kan bringe gods sjøveien helt inn til sentrum av Norges desidert største befolkningskonsentrasjon. Kort avstand mellom Sydhavna og østlandets sentrale godsterminal på Alnabru skaper muligheter for å tilby lavutslippstransport på sjø og nullutslippstransport på kortere distanser på land til store deler av Sør-Norge. Slik utgjør Oslo havn, sammen med mange transportaktører i og rundt Oslofjorden et viktig knutepunkt for framtidens energieffektive godstransport i Norge.

Miljøvennlig havn og sjøtransport henger sammen med bærekraftsmål nr.14, *liv under vann*, og bærekraftsmål nr.15, *liv på land*. Oslo by har en blågrønn struktur som strekker seg fra marka til fjorden og dekker store deler av arealet i kommunen. To tredjedeler av Oslo kommunes areal er skog og vannforekomster. Buffersoner og parker i byen, gir mulighet til bedre overvannshåndtering, samtidig som havnepromenaden gir flere tilgang til fjorden. Tett befolkning, stor befolkningsvekst og byutvikling, krever langsiktig planlegging for å verne om naturmangfoldet.

Bidra til Oslo som attraktiv by henger sammen med bærekraftsmål nr.11, *bærekraftige byer og samfunn*, og bærekraftsmål nr.12, *ansvarlig forbruk og produksjon*. Gjennom flytting og effektivisering av havnevirksomheten legges det til rette for at sentrale havneområder kan byutvikles. For å skape et godt samspill mellom by og havn er blant annet støyhåndtering og avfalls- og avløpshåndtering sentrale oppgaver for Oslo Havn. Gjennom tydelige klima- og miljøkrav i anskaffelser knyttet til drift, planlegging og utbygging bidrar Oslo Havn til *ansvarlig forbruk og produksjon*. Oslo som attraktiv by er nært beslektet med *bærekraftige byer og samfunn*, på den måten at avfall kan reduseres og sorteres bedre, for å sikre mer ombruk og gjenbruk. F.eks kan matavfall og kloakk gjøres om til biogass og brukes til transport.

Bærekraftig vekst integrert i Oslo Havn



Arbeidet Oslo Havn gjør på klima- og miljø er fundamentert i konkrete fakta og faglige anbefalinger. Faktaarkene oppsummerer klima- og miljøarbeidet i Oslo havn, som skal bidra til å oppnå både de fire strategimålene, *mer transport på sjø*, *effektiv veldrevet havn*, *miljøvennlig havn og sjøtransport* og *bidra til Oslo som attraktiv by*, og de åtte foreslåtte bærekraftsmålene. Faktaarkene utdyper og viser hvordan Oslo Havn jobber i tett samarbeid med aktørene i havna for å sikre bærekraftig vekst i Norges største gods- og passasjerhavn, på en måte som gjør at regjeringen skal kunne levere resultater på FNs bærekraftsmål i 2030.

3.2 Vesentlighetsvurdering

FNs bærekraftsmål kan gi en ramme rundt Oslo Havns kjernevirksomhet og satsningene innenfor klima- og miljø. Ved å anvende FNs hovedmål sammen med våre tilpassede miljømål kan vi vurdere vesentligheten av bærekraftsmålene samlet sett med utgangspunkt i to akser på en graf:

- Relevans: Om bærekraftsmålet er relevant for kjernevirksomheten i Oslo Havn. Enten indirekte eller direkte.
- Omfang: Om bærekraftsmålet vil ha vesentlig påvirkningskraft på ytre miljø ved gjennomføring av miljømål. Enten stor eller liten påvirkning.

I arbeidet med denne rapporten har DNV GLs: «Sustainable Development Goals: Exploring Maritime Opportunities» vært nyttig å bruke som referansepunkt for hvordan global skipsfart konkret kan jobbe med FNs bærekraftsmål. Rapporten har også vært nyttig som referanse til vår vesentlighetsvurdering med tanke på utforming av grafen.

Hvor i grafen FNs bærekraftsmål skal plasseres kan diskuteres og justeres. Det kan henge sammen med ulik tid for ulike satsninger og eller endringer i vår kontekst, interessenters forventninger som endres over tid og andre lokale forhold.



Foreløpig vurderinger, som kan diskuteres og justeres, begrunner foreslått plassering i grafen, rangert fra høyest til lavere prioritet. Likevel er det viktig å understreke at alle bærekraftsmål er viktig for Oslo Havn:

- **17: Samarbeid for å nå målene.** Er svært relevant og omfatter nesten alt vi gjør som en bynær havn med kunder, naboer og leietakere som må bidra for å oppnå målene.
- **13: Stoppe klimaendringene.** Det kan diskuteres om klimaendringene kan stoppes, men transportsektoren står for en stor andel av globale klimagassutslipp. Sjøtransport kan redusere utslippene dersom gods flyttes fra vei til sjø, og har slik høy direkte relevans og et stort omfang. Oslo Havn skal som Norges største gods- og passasjerhavn i Norge tilby mer transport på sjø. Oslo havn skal bli en nullutslippshavn på sikt.
- **7: Ren energi for alle.** Vi produserer i liten grad energi, men det blir viktig å tilby ren energi til transport både på land og sjø i tiden framover. Dersom havnen skal kunne vokse uten økte utslipp, må Oslo havn tilby mer fornybart drivstoff med energieffektiv havnedrift.
- **9: Innovasjon og infrastruktur.** Oslo Havn skal tilrettelegge for mer passasjerer og mer gods uten økte utslipp. Det å bli en nullutslippshavn på sikt er viktig for å sikre bærekraftig vekst. Målet har direkte relevans og stort omfang.
- **11: Bærekraftige byer og samfunn.** Havneområder på Filipstad og Grønlia skal utvikles til bærekraftige byområder og 9 km havnepromenade skal fullføres. Oslo Havn som grunneier har en direkte relevans i stort omfang for å bidra til en bærekraftig bynær havn.
- **14: Liv under vann.** Oslo Havn har ansvar for å føre oppsyn med trafikken i kommunens sjøområde, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte. Det inkluderer å beskytte og invitere til mer variert liv under vann. Havnedriften påvirker direkte livet under vann langs kaiene, og sjøtransport kan påvirke liv i fjorden. Havnens direkte relevans og omfang kan sies å være mindre enn for andre bærekraftsmål. Liv under vann lever bedre med havnedrift uten utslipp, med miljøvennlig havn og sjøtransport.
- **12: Ansvarlig forbruk og produksjon.** Oslo Havn følger Oslo kommunes anskaffelsesstrategi med strenge klima- og miljøkrav. Oslo Havn skal bl.a bygge nullutslippsløsninger i samarbeid med brukerne for omlag 20 millioner årlig i tiden fram til 2030.
- **15: Liv på land.** Oslo Havn har ansvar for å forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte. Det inkluderer å beskytte og invitere til mer variert liv på land. Oslo Havn har noen få grøntområder, og bekjemper fremmede arter. Havnens direkte relevans og omfang kan sies å være mindre enn for andre bærekraftsmål. Liv på land lever bedre med havnedrift uten utslipp, med miljøvennlig havn og sjøtransport.

4 Åtte bærekraftsmål viser klima- og miljøarbeidet i Oslo havn



4.1 Samarbeid for å nå målene Ingen klarer omstilling alene



For å motvirke klimaendringer og andre negative miljøpåvirkninger, er **samarbeid** et av de viktigste verktøyene for å lykkes. Skal havna ha økonomisk vekst med flere passasjerer (40%) og mer gods (50%), samtidig som utslippene reduseres, må vi jobbe på lag med kunder, aktører i byen, leverandører, politikere og myndigheter.

Oslo Havn er en pådriver for aktivt samarbeid og partnerskap, og søker muligheter som forsterker samarbeid lokalt, regionalt og

nasjonalt – på vei, bane og sjø. Oslo Havn ønsker å oppfattes som en åpen, proaktiv og løsningsorientert aktør utad og samarbeider med en rekke havner, der Oslofjordsamarbeidet er et godt eksempel. Intensjonen er å løfte opp samarbeidet mellom havnene opp på regionalt nivå. Havnesamarbeidet er en plattform som kan bidra til økt bruk av felles utslippsfrie løsninger til skip og tungtransport i og rundt havnebyene i Oslofjorden.

Oslo Havn deltar i forsknings- og utviklingsmiljøer, myndigheter og andre organisasjoner, nasjonalt og internasjonalt. Eksempler på dette er avtalene med Miljøstiftelsen ZERO og Miljøstiftelsen Bellona, som har fagpersoner med bredt nettverk, høy kompetanse og er slik viktige sparringspartnere om framtidens løsninger. Samarbeid med Hafslund Rådgivning, andre etater i Oslo kommune og leverandørmarkedet er også viktig. Oslo Havn skal bidra til politisk forankring, derfor er klima- og miljøarbeidet en viktig del av Oslo Havns kommunikasjonsarbeid.

Når Oslo var Europeisk miljøhovedstad i 2019, inviterte Oslo Havn andre havner fra Europa og verden til Oslo. Året startet med lansering av nytt landstrømanlegg på Vippetangen for utenriksfergene. Med påfølgende landsstrømkonferanse var Oslo Havn som vertskap, hvor flere europeiske havner og leverandører møtte for å diskutere og inspirere til bygging av landstrøm utenfor Norge. Green Port Cruise and Congress ble invitert til Oslo samme år. Det ble en fin arena for å vise fram klima- og miljøarbeidet i havna og ellers i Oslo. Leverandører og rederi fikk dele kunnskap og kompetanse, som ga rom for faglig diskusjon. Oslo Havn gjennomførte flere aktiviteter i Miljøhovedstadsåret og fikk delt kunnskap med delegasjoner og journalister fra hele verden.



4.2 Stoppe klimaendringene

Mer transport på sjø



Klimaendringer er på «trappene» og kjenner ingen landegrenser. Mengden klimagasser i atmosfæren har nådd et alarmerende nivå, og klimaendringene oppstår raskere enn først antatt. Jorda har en gjennomsnittstemperatur som har steget til omtrent 1°C siden den før-industrielle tid. Ved å begrense økningen av gjennomsnittstemperaturen til 1,5°C kan vi avverge at planeten når katastrofale vippepunkter, som

smelting av permafrost eller stigende havnivå. Det krever riktig nok en betydelig innsats fra det offentlige og private, i tillegg til et godt samarbeid på tvers av byer og landegrenser.

International Maritim Organization (IMO) har anslått at internasjonal skipsfart står for 2,2 % av de globale klimagassutslippene. Beregninger viser at utslippene vil øke med mellom 50-250 % innen 2050 dersom tiltak ikke iverksettes, avhengig av utviklingen av verdenshandelen. Internasjonal skipsfart, i regi av IMO, legger rammene for samarbeidet om å redusere klimagassutslipp. Med internasjonale samarbeidspartnere har IMO forpliktet seg til å redusere klimagassutslipp med minst 50 % innen 2050 sammenlignet med 2008-nivået.

Oslo kommune har satt et betydelig ambisiøst mål for å redusere klimagassutslipp med 95 % innen 2030 sammenlignet med 2009-nivået.

Oslo Havns totale utslipp innenfor «innseiling Oslo» er beregnet til 56 730 tonn CO₂ i 2018. Dette tilsvarer ca. 4 % av utslippene til Oslo kommune. De totale utslippene til kommunen var 1,3 millioner tonn CO₂ i 2018. De største utslippene i havna er fra faste daglige anløp, slik som utenriksfergene (31 %), den lokale fergetrafikken til Ruter (20 %), etterfulgt av landaktivitet i havna (11 %), containerskip (11 %) og tankskip (11 %). Utslippstallene for sjøfart er levert av DNV GL, og supplert av beregninger Oslo Havn selv har gjort for landaktiviteten.

Målet er 85 % CO₂ reduksjon innen 2030 i Oslo havn. Havna satser på løsninger som kutter klimagassutslipp, og skal sammen med kommunen bidra til å nå nullutslippsvisjonen i Oslo. Oslo Havn har et stort engasjement for å bli en nullutslippshavn. Havna er også en pådriver og tilrettelegger for å redusere lokal forurensning. For å klare dette legges det betydelig innsats i egen virksomhet, og i samarbeid med aktører i og rundt havna. For å sikre måloppnåelse vil Oslo Havn bygge nødvendig infrastruktur for økt bruk av utslippsfrie løsninger. Oslo Havn er på god vei, og har siden 1990 bortimot halvert eget klimautslipp (HAVs klimastrategi 2018). Klimagassutslippene fra Oslo havn kan med videre etablering av landstrøm til flere typer skip, nær halvere utslippene dersom løsningene tas i bruk. For å nå 85 % reduksjon må lading eller

andre drivstoff for inn- og utseiling inkluderes. Arbeidsbåtene og kjøretøyene i Oslo Havn KF ble i 2019 fossilfrie. Elektrifisering og bruk av bærekraftig biodrivstoff har redusert utslippene fra 230 tonn CO₂ i 2015 til 2 tonn CO₂ i 2019. Dette viser at det er mulig å kutte klimagassutslipp.

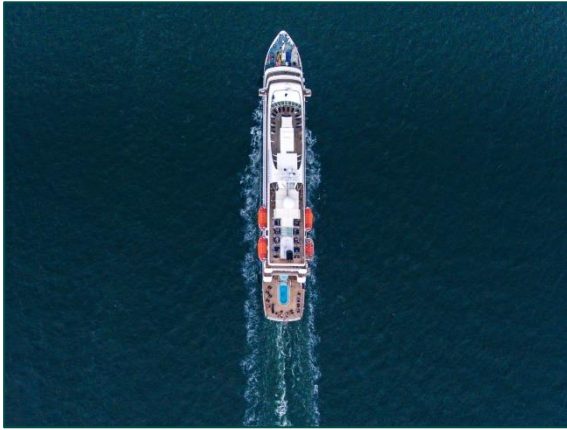
For Oslo og Norges tettest befolkede område er utfordringen å sikre **økt godstransport på sjø** i bynære havner. Gods på skip har i dag lavest utslipp per tonn gods, og spiller således en viktig rolle for å redusere globale klimautslipp. Lykkes vi med at flere skip vil bruke landstrøm, ladestrøm og fornybare drivstoff, kan skipstrafikken øke uten økte utslipp. Dette kan defineres som bærekraftig vekst. Blir avgiftene for høye eller kravene for strenge for raskt, risikerer vi at motorveien blir den foretrukne fartsåren inn til tett befolkede byer. Det vil ha betydelige negative konsekvenser for det globale klimaet. Globale storbyer er ofte havnebyer, som kan bedre legge til rette for utslippsfrie transportløsninger. For å spare samfunnet for store miljø- og kapasitetskostnader ved veiutbygging, er det et politisk mål, både på europeisk, nasjonalt og lokalt nivå, at mer av godstransporten skal gå på sjø.

6 millioner tonn gods fraktes sjøveien til Oslo hvert eneste år. Dersom samme mengde gods kjøres til Oslo fra kontinentet, ville utslippet fra transporten økt med minst 244 000 tonn CO₂ årlig. For å illustrere; et vanlig containerskip erstatter ca. 400 semitrailere på hovedveiene inn til Oslo. Økt sjøtransport via Oslo havn kan øke kommunens lokale klimaregnskap på kort sikt, men samtidig bidra til lavere nasjonale og globale klimagassutslipp. Ved etablering av infrastruktur for lading, samt overgang fra fossilt drivstoff til fornybart, kan godsmengdene inn til havnebyene på sikt øke uten at utslippene øker.

Se faktaark «Klima- og luftutslipp» for mer informasjon.



4.3 Ren energi for alle Effektiv og veldrevet havn



Global skipsfart, med Norge i spissen og Oslo Havn på lag, har satt igang den store omveltningen av energiteknologibruk. Skipsfarten har allerede begynt og utforske og ta i bruk **ren energi**, men det gjenstår et omfattende arbeid. Oslo Havn ønsker å være en foregangshavn som staker ut kursen for andre, med et særlig blikk på ren energiteknologi og energibruk. Sjøtransport er per dags dato den mest energieffektive transportformen, og gir vesentlig lavere energiforbruk enn veitransport (40 – 80 % lavere). Klima- og miljøfordelene ved bruk av sjøveien,

herunder energieffektivitet, er tydelige – for Oslo Havn er dette både viktig å kommunisere, etterleve selv, og legge til rette for.

Strategien i den globale IMO-avtalen inneholder krav om at skip skal etterstrebe enda mer effektiv energibruk, og bedre total transporteffektivitet for hele sektoren. I tråd med Energy Efficiency Design Index (EEDI) har IMO satt krav om at nye containerskip som bygges skal være opptil 50 % mer effektive innen 2022 og nye generelle godsskip, LPG og LNG skip samt hybrid diesel-elektriske cruiseskip skal være opptil 30 % mer effektive innen 2022.

Oslo Havn er en pådriver og tilrettelegger for at klimautslipp kan reduseres med **nullutslippsløsninger på skip**. I skipsfarten vurderes flere alternative drivstoff. Landskapet av alternative drivstoff i skipsfarten er fremdeles noe uklart, men det er tydelig at hydrogen vil spille en rolle – både i form av direkte bruk i skip, og som bestanddel til andre lovende drivstoff som eksempelvis ammoniakk og metanol. El- og batteriteknologi har blitt utbredt, og har utviklet Oslo og Oslofjorden til et globalt senter for bruk av denne type teknologi til transportløsninger. Et eksempel på det er rutebåtene til Nesodden. I 2022 skal øybåttjenesten, med Boreal Sjø, gå utslippsfritt med fem helelektriske fartøy. For Oslo Havn KF er miljøbåten Pelikan helelektrisk i 2020. I tillegg vil vår nye servicebåt, Falk, som skal settes i drift i 2021, gå med hybrid el- og batteriteknologi og bærekraftig biodrivstoff. Slike tiltak viser at Oslo Havn i samarbeid med flere, satser på bruk av ren energiteknologi i transportsektoren.

Ved tilrettelegging for **nullutslippsløsninger for terminalutstyr og transport inn og ut av havna** kan biogass kombineres for tunge kjøretøy, enten komprimert eller som rågass. Dersom et marked behov oppstår, kan produksjon av hydrogen for lokale transportbehov bli aktuelt med billig fornybar strøm. Elektrifisering av gaffeltrucker, vogntog og betongbiler gir resultater. I 2019 ble nordens første helelektriske renovasjonsbil, i avtale med Stena Recycling, satt i drift for å håndtere avfall fra cruiseskipene i havna.

Oslo Havn er en pådriver for **smartere energibruk** i havnedriften og jobber aktivt for å få kunder til å ta i bruk energieffektive løsninger. Oslo Havn ønsker å ha et energioppfølgingssystem (EOS), der data fra dagens eksisterende og nye elektriske anlegg samles. Systemet vil gi bedre oversikt på energibruken, og økt bevissthet rundt egen energistyring. Målet er å oppnå løpende energieffektivisering, samtidig med økt elektrifisering i egne bygg, areal og havnas transportløsninger. Nye og renoverte bygg og areal skal ha energieffektiv drift med lave driftsutgifter. Dette blir tatt hensyn til i arkitekturutforming, materialvalg og valg av tekniske løsninger for ventilasjon/oppvarming og kjøling. I ny bygningsmasse blir det vurdert om det er behov for felles varmepumpeløsning til oppvarming og kjøling. Bygges anlegg med energieffektive løsninger vil det bidra til bedre bærekraftig bruk av ren energi selv med økt elektrifisering.

Konseptutredningen for Sydhavna viser lav samtidig energibruk i 2018. Det er kartlagt maksimale effektbehov i framtidens nullutslippshavn med stor grad av elektrifisering. Tilførsel av solenergi, kombinert med et mulig mikronett, kan i framtiden øke fleksibiliteten og bedre styre energibehovene i Sydhavna. Et mikronett kan spare havna for kostbar, og mulig unødvendig, utbygging av strømmettet med dagens mer tradisjonelle nettutbygging.

Se faktaark «Energistyring» for mer informasjon, som lages etter EOS prosjektet gjennomføres høsten 2020.



4.4 Innovasjon og infrastruktur

Effektiv og veldrevet havn

Infrastruktur er en struktur som må være på plass for at et samfunn skal ha optimal funksjon. Infrastruktur i Oslo Havn bidrar til at Norge får nødvendige forsyninger, og knytter landet til omverden. Infrastrukturen er viktig for økonomisk vekst og produktivitet, samtidig som teknologi og innovasjon bidrar til å løse klima- og miljømessige utfordringer.



Oslo Havn er et **knutepunkt** i den tettbefolkede Osloregionen, og er knyttet til flere havner i Europa og Norge. For å redusere utslipp fra transportsektoren er havnene et viktig ledd mellom lavutslipp på sjøen og framtidens nullutslipp på land. Utvikling og forbedring av intermodale løsninger, samt utbedring av innlandsforbindelser med havnene, vil framover bli viktig for havnebyer med befolkningsvekst.

Oslo Havn utgjør sammen med godsterminalene på Alnabru, navet i den nasjonale **godstransporten**, og kan med god grunn betegnes som «Porten til Norge». Det forventes stor vekst i befolkningen i Osloregionen fram til 2030, noe som vil gi økt godstrafikk, spesielt på importsiden. For å imøtekomme framtidens behov er det presserende med en effektiv og rasjonell havnedrift. Sydhavna er arealeffektiv alle havneaktører må bidra enda mer til dette i framtiden for å sikre tilstrekkelig areal til økt godshåndtering. Arealeffektivitet og rask vareflyt er et viktig premiss for alt som planlegges, bygges og driftes i Oslo havn. Digitale systemløsninger er under utvikling, som vil ytterligere optimalisere havnas operasjoner og kapasiteter. Smarte logistikksystem kan unngå kø på terminalene, med at sanntidsdata gir rom for at skip kan senke hastigheten ved innseiling i Oslofjorden.

Teknologiske fremskritt og innovasjoner som landstrøm, smarte kraftnett for å unngå effektopper i nettet, forbedret batterikapasitet og lokal energiproduksjon med solceller, stasjonær batteribank m.m vil være nøkkelen til mer fleksibel infrastruktur og økt energieffektivitet innen skipsfart og annen transport. Oslo Havn er opptatt av å investere i teknologiske løsninger som oppmuntrer til bruk blant aktører innen logistikk og maritim næring. En forutsetning for dette er stabilt lave driftskostnader. Oslo Havn er, og vil fortsette å være, en tydelig pådriver for at aktører i havna skal ta i bruk innovative og bærekraftige løsninger.

Landstrøm til skip som ligger til kai har lenge vært i bruk i Oslo. Siden 2011 har utenriksfergene med hoteldrift ombord brukt landstrøm. I 2020 vil alle fem utenriksfergene bruke landstrøm. Oslo kommune forventer at utenriksfergene, som står for de største utslippene, tar i bruk utslippsfrie løsninger ved inn- og utseiling innen 2025. Godsnæringen vil

treng mer tid for å tilpasse seg, og i takt med krevende utslippskrav på veitransport. På grunn av omfanget og mangfoldet av skip i Sydhavna, vil sannsynligvis overgangen til lading ta mer tid. Fordelene ved bruk av landstrøm er reduksjon av lokal luftforurensning, klimagassutslipp og mindre støy.

Ladestrøm til mindre terminalutstyr og transport inn og ut av havna er samfunnsøkonomisk lønnsomt. I konseptutredningen for Sydhavna er det pekt på en rekke områder hvor det er fornuftig å bygge ut ladeinfrastruktur. Oslo Havn har allerede etablert elbilladere for alle egne kjøretøy og fartøy.

Se faktaark «Nullutslippshavn på sikt» for mer informasjon. Bruker populærvitenskapelig versjon av konseptutredningen for Sydhavna.



4.5 Bærekraftige byer og samfunn

Bidra til Oslo som attraktiv by



Oslo som hovedstad har vokst i både omfang og antall innbyggere og byen vil fortsette å vokse i tiden framover. Flere vil bo i byen og urbaniseringen av Oslo skaper muligheter som kollektivknutepunkter, men også utfordringer. By og havn bør gå hand i hand, for å sikre både økonomisk og

sosial utvikling, uten å skape store klima- og miljøproblem. I vår bynære havn vil Oslo Havn fortsette samarbeidet i kommunen og bidra til å utvikle Oslo videre til en attraktiv og inkluderende by å bo i.

Havna har bidratt til å utvikle den **ni km lange havnepromenaden i Oslo**. Fjorbyvedtaket og Fjordbyplanen danner rammen for utviklingen av sjøfronten i Oslo. Gjennom flytting, omstrukturering og effektivisering av havnevirksomheten, legges det til rette for at sentrale havneområder kan byutvikles. Med utviklingen av Filipstad, Vippetangen, Bjørvika og Grønlia til bolig-, nærings- og rekreasjonsformål, forsterkes kontakten mellom fjorden og byen. Dette til glede for Oslos befolkning. Oslo Havn har etablert publikumsvennlige Gastenparken, Trettenparken og Bekkelaget bad i buffersonen på Ormsund. Aktører i havna inviterer befolkningen årlig til Havelangs – en dag spekket med aktiviteter for store og små. Målet er å la byens befolkning bli bedre kjent med det mangfoldige livet på havna.

Oslo Havn vil fortsette å være en pådriver for å **reducere støybelastningen** i og nære havna. Oslo havn er åpen døgnet rundt, hele året. Et viktig tiltak var å samle og flytte containerterminalen på Sjursøya. Dette ga en positiv effekt på den totale støysituasjonen i Sydhavna. Containerterminalen har verdens mest støysvake elektriske kraner, og operatøren Yilport Oslo jobber for å bli verdens første nullutslippsterminal. Med forventet vekst må havnedriften bli enda mer effektiv, baseres på fornybare løsninger, og være forenlig med gjeldende lover og forskrifter om støy. Oslo Havn vil fortsette å jobbe aktivt for å begrense støybelastningen fra havna, i samarbeid med aktørene som opererer i Oslo havn, naboer og egne ansatte.

Se faktaark «Støy i sjøtransport og havnedrift» for mer informasjon.



4.6 Liv under vann

Miljøvennlig havn og sjøtransport



Alt liv på jorden er **avhengig av havet**. De globale havstrømmene og temperaturforskjellene gjør det mulig for oss mennesker å leve på jorda. Store deler av oksygenet vi puster inn har opprinnelse fra havet. Til tross for dette, utsettes havet og fjordene for negativ påvirkning fra menneskelig aktivitet, som kan ødelegge marine økosystem. Miljødirektoratets helhetlige plan for Oslofjorden er et virkemiddel for å oppnå god økologisk og kjemisk tilstand i henhold til vannforskriften. Mer transport på sjø må være mulig samtidig som liv under vann beskyttes.

Utslipp av stoffer fra industri, **avrenning** fra byen, og **dumping** av avfall gjennom hele 1900-tallet, medførte høye konsentrasjoner av miljøgifter på sjøbunnen i indre Oslofjord. I forbindelse med Norges første og største sjøbunnopprydding, Ren Oslofjord 2006-2008, ble mye av dette fjernet i Bjørvika og Pipervika i Oslo havn. Oppryddingen banet vei for bading på Tjuvholmen og Sørenga når byutviklingen startet langs havnepromenaden. Oslo Havn har utført kontroll og overvåking i tråd med Vannforskriften i perioden 2008-2020. Områdene oppnådde god tilstand etter Ren Oslofjord-prosjektet. Overvåking av et dypvannsdeponi viser at forurensningen er pakket inn på 70 meters dyp og viser ingen tegn til spredning. Menneskelig aktivitet i byen fortsetter å forurense fjorden og den rene sjøbunnen. Overvåking Oslo Havn utfører viser samme forurensning i overvannskummer på land, som hopper seg opp på sjøbunnen nær land. Dette tyder på at byen fortsetter å forurense, om enn i mindre grad enn tidligere. Flere etater i Oslo kommune jobber sammen med Oslo Havn for å avdekke og redusere kilder til ny forurensning fra byen. Vannområde Oslo koordinerer arbeidet, og målet er å oppnå god økologisk og kjemisk tilstand i Oslofjorden.

Havneaktivitet påvirker de marine økosystemene. Oslo Havn skal jobbe forebyggende for å redusere negativ miljøpåvirkning i fjorden, og beskytte naturmangfoldet der havnedriften påvirker. Noe forbedring iht marine økosystem kan sikres med tidligfaseplanlegging i både investering og driftsprosjekter langs kaiene. Oslo Havn gjennomfører risikovurderinger og tar jevnlig prøver for å avdekke og forhindre akutt forurensning.

Vannkvaliteten i Oslofjorden påvirkes av menneskelig aktivitet. Oslo Havn bidro til kunstige rev og blåskjelltau under Tjuvholmen. Nær de kunstige revene er det større artsmangfold enn før. Oslo Havn drifter havnas arealer med feiing, veivask, hjulvask, vanning, salting og snørydding. I Oslo by er overvannshåndtering et tiltak for økt klimatilpasning ved kraftig regnskyl. Regnbedd og grøntområder kan redusere tilførsel av forurenset veivann til fjorden.

Oslo Havn har ansvar for å **føre oppsyn med trafikken i kommunens sjøområde**, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte. Pelikan har

daglige miljørunder for å redusere søppel i fjorden og langs kaiene. Det brukes droner over og under vann til vårt vedlikeholdsarbeid, som gjør at havna bidrar til å holde det rent, pent og ryddig for livet på land og under vann.

Se faktaark «Blågrønn struktur og naturmangfold» for mer informasjon.



4.7 Ansvarlig forbruk og produksjon

Bidra til Oslo som attraktiv by



Bærekraftig forbruk og produksjon handler om å få mer ut av færre ressurser. Vi ønsker å lære, og streber etter at alt vi og våre aktører produserer, bruker og kaster skal inngå i et sirkulært kretsløp. Målet er at avfall blir gjenbrukt og blir til nye produkter. Oslo Havn legger til rette for en sikker og **god håndtering** av avfall og avløp, slik at skip kan ta i bruk bedre løsninger fortløpende når de utvikles.

Avfallsmengder overvåkes kontinuerlig i Oslo Havn, og høy resirkuleringsgrad av avfallsfraksjoner

etterspørres og verdsettes. Avfall i havna kan deles inn i kategoriene; kontoravfall, skipsavfall, anleggsavfall og avfall fra sjø og havnepromenade. Oslo Havn har etablert og betjener en rekke miljøstasjoner i havna i samarbeid med renovatør, som blant annet benyttes til skipsavfall, samt eget kontor- og kantineavfall. Alle avfallsløsninger som tilbys i og rundt havneområdene er:

- Ressursstasjonen på Kongshavn sorterer materialer fra egne bygg og anleggsprosjekt
- Flere miljøstasjoner til
 - cruiseskip i Byhavna
 - container-, tank- og godsskip i Sydhavna
 - egen drift, bygg og anlegg
- Flere typer løsninger langs havnepromenaden med blant annet nedgravde avfallsbrønner

Oslo Havn følger Oslo kommunes praksis og etterspør utslippsfrie byggeplasser. Anskaffelser gjennomføres med strenge klima- og miljøkrav forankret i Oslo kommunes anskaffelsestrategi. Oslo Havns miljøbåt, Pelikan, fjerner flere tonn avfall fra havneområdene hvert eneste år. Brostein og andre ikke-fornybare ressurser er viktig å gjenbruke. Ressursstasjonen er vår lokale materialgjenbruksstasjon der jern, treverk, stein, etc. mellomlagres, før det igjen anvendes til ulike formål i havna. Oslo Havn jobber for å ha tilstrekkelig lagringsplass til å kunne gjenbruke materialer. Miljøvennlige alternativer prioriteres i valg av kjemikalier og produkter.

Se faktaark «Avfall- og avløpshåndtering» for mer informasjon.



4.8 Liv på land

Miljøvennlig havn og sjøtransport



I likhet med økosystemer under vann er **landbaserte økosystemer** vel så viktig for en bærekraftig framtid. Naturmangfoldet er verdifullt for oss mennesker av estetiske, økonomiske og praktiske årsaker. Vegetasjon absorberer overflatevann, og kan fungere som små renseanlegg som reduserer avrenning til omgivelsene. Grønne lunger bidrar til å bremse klimaendringene og gir bedre lokal luftkvalitet, samtidig som det er insektsvennlig.

Oslo og Akershus har et svært rikt plante- og dyreliv. En tredjedel av alle sjeldne arter i Norge finnes i disse områdene. Vi har flest arter per km² men vi har også flest uønskede fremmede arter. Øyene i indre Oslofjord er artsrike og er slik nasjonalt viktige områder. Mange fuglearter hekker i indre Oslofjord, og det er observert en økning av tidligere sjeldne fuglearter de senere årene. Det kan tyde på at økosystemet i og rundt fjorden er på bedringens vei. Utbygging er en av de største truslene mot naturmangfoldet. Bevisstgjøring og kunnskapsspredning er viktig, sammen med tiltak for å sikre naturmangfoldet i og rundt byen.

På land er den største utfordringen **fremmede arter** som truer med å utkonkurrere **sårbare stedegne** artene. Rødlista gir oversikten over truede og sårbare arter. Den brukes for å vurdere hvor havnedriften må ta spesielle hensyn. Svartelista brukes aktivt for å unngå bruk av fremmede arter i våre grøntområder, og for å vite hvilke arter som skal bekjempes. Oslo Havn samarbeider med Bymiljøetaten og Fylkesmannen om dette arbeidet.

Havneaktivitet kan påvirke artsmangfoldet og videre utbygging av Fjordbyen må vise hensyn. Oslo Havn jobber forebyggende for å redusere risiko, og vil fortsette å bekjempe fremmede arter for å begrense spredning, men samarbeid er viktig for å få lik praksis i og rundt havna.

Oslo Havn overvåker og vet hvilke arter som finnes i og rundt havna. Arter på svartelista, som *Parkslirekne*, *Russekål* og *Rynkerose* er redusert siden 2010, og *Boersvineblom* er fjernet i Oslo Havn. Mens *Kanadagullris* må bekjempes bedre i framtiden. Arter på rødlista, som *Europeisk hummer*, *Sylinderknøttsneglen*, *Tunhunderot* og *Takfaks*, skal tas vare på også i framtiden.

Oslo Havn har ansvar for å **forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte**. Daglige miljørunder gjennomføres for å holde det rent, pent og ryddig langs havnepromenaden, og i havnas grøntområder og buffersoner.

Se faktaark «Blågrønn struktur og naturmangfold» for mer informasjon.

5 Oslo Havns miljømål for en bærekraftig framtid

Oslo Havns hovedmål	Oslo Havns delmål	KPI
Hovedmål 1 Nullutslippshavn på sikt	Miljømål 1 50 % mer gods i 2030	Tonn CO ₂ /tonn gods
	Miljømål 2 40 % flere passasjerer i 2030	Tonn CO ₂ /ant.passasjerer
	Miljømål 3 95 % redusert CO ₂ på land i 2025	Tonn CO ₂ per år
	Miljømål 4 50 % redusert CO ₂ fra skip i 2025	Tonn CO ₂ /ant. anløp
	Miljømål 5 85 % redusert CO ₂ totalt i 2030	Tonn CO ₂ per år
	Miljømål 6 50 % lavere totalt NO _x utslipp i 2025	Tonn NO _x per år
Hovedmål 2 Energieffektiv havnedrift	Miljømål 7 Økt andel og bruk av fornybar energi til skip og landtransport innen 2030	kWh per år til kai/areal/bygg
	Miljømål 8 Mer energieffektive bygg, areal og kaier innen 2030	kWh spart per år
Hovedmål 3 Havnedrift uten utslipp	Miljømål 9 Unngå akutt forurensning og samarbeide om beredskap	Antall hendelser
	Miljømål 10 Samarbeide om god økologisk og kjemisk tilstand i fjorden	Tilstandsoppdatering
	Miljømål 11 Kun stedeagne og truede arter på havnas områder i 2030	Artskart
Hovedmål 4 Bærekraftig bynær havn	Miljømål 12 Flere nullutslipps byggeplasser i 2025	Antall tilbud med nullutslipp
	Miljømål 13 90 % sortert avfall i Oslo Havn i 2025	Kg sortert avfall/tot. avfall
	Miljømål 14 Foreta støymålinger, bevisstgjøring om støy og behandle innspill fra interessenter	Årsrapport inkl. henvendelser og oppfølging
	Miljømål 15 Økt levering av kloakk fra skip innen 2030	Antall liter/totale anløp

6 Vedlegg

6.1 FNs hovedmål og relevante delmål - sitert

FNs opprinnelige hovedmål	FNs relevante delmål
Ren energi for alle FN 7: Sikre tilgang til pålitelig, bærekraftig og moderne energi til en overkommelig pris for alle	FN 7.1: Innen 2030 sikre allmenn tilgang til pålitelige og moderne energitjenester til en overkommelig pris FN 7.2: Innen 2030 øke andelen fornybar energi i verdens samlede energiforbruk betydelig FN 7.3: Innen 2030 få forbedringen av energieffektivitet på verdensbasis til å gå dobbelt så fort
Innovasjon og infrastruktur FN 9: Bygge solid infrastruktur og fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og innovasjon	FN 9.1: Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, inkludert regional og grensekryssende infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet – med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle
Bærekraftige byer og samfunn FN 11: Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige	FN 11.4: Styrke innsatsen for å verne og sikre verdens kultur- og naturarv FN 11.6: Innen 2030 redusere byenes og lokalsamfunnenes negative påvirkning på miljøet (målt per innbygger), med særlig vekt på luftkvalitet og avfallshåndtering i offentlig eller privat regi
Ansvarlig forbruk og produksjon FN 12: Sikre bærekraftig forbruks- og produksjonsmønstre	FN 12.2: Innen 2030 oppnå bærekraftig forvaltning og effektiv bruk av naturressurser FN 12.4: Innen 2020 oppnå en mer miljøvennlig forvaltning av kjemikalier og alle former for avfall gjennom hele livssyklusen, i samsvar med internasjonalt vedtatte rammeverk, og betydelig redusere utslipp av kjemikalier og avfall til luft, vann og jord for mest mulig å begrense skadevirkningene for folkehelsen og for miljøet FN 12.5: Innen 2030 redusere avfallsmengden betydelig gjennom forebygging, reduksjon, materialgjenvinning og ombruk
Stoppe klimaendringene FN 13: Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem	FN 13.1: Styrke evnen til å stå imot og tilpasse seg klimarelaterte farer og naturkatastrofer i alle land FN 13.2: Innarbeide tiltak mot klimaendringer i politikk, strategier og planlegging på nasjonalt nivå FN 13.3: Styrke enkeltpersoners og institusjoners evne til å motvirke, tilpasse seg og redusere konsekvensene av klimaendringer og deres evne til tidlig varsling, samt styrke kunnskapen og bevisstgjøringen om dette
Liv under vann FN 14: Bevare og bruke havet og de marine ressursene på en måte som fremmer bærekraftig utvikling	FN 14.1: Innen 2025 forhindre, og i betydelig grad redusere, alle former for havforurensning, særlig fra landbasert virksomhet, inkludert marin forsøpling og utslipp av næringssalter
Liv på land FN 15: Beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av artsmangfold	FN 15.5: Iverksette umiddelbare og omfattende tiltak for å redusere ødeleggelsen av habitater, stanse tap av biologisk mangfold, og innen 2020 verne truede arter og forhindre at de dør ut FN 15.8: Innen 2020 innføre tiltak for å unngå innføring og spredning av fremmede arter for å redusere fremmede arters påvirkning på land- og vannbaserte økosystemer i betydelig grad, og dessuten kontrollere eller utrydde prioriterte fremmede arter
Samarbeid for å nå målene FN 17: Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling	FN 17.17: Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private, og dessuten i det sivile samfunn, på grunnlag av partnerskapenes erfaringer og ressursstrategier

6.2 DNV GL har identifisert noe relevant for global skipsfart i alle bærekraftsmål



Utrydde alle former for fattigdom i hele verden

- Indirekte: Gjennom handel, tilgang til varer og tjenester og effektive funksjoner i markeder.
- Moderat omfang: Skipsfartsindustrien er en kritisk fasilitør av aktiviteter i havområdene og gir tilgang til markeder.
- Relevante delmål: 1.1, 1.2 og 1.5



Utrydde sult, oppnå matsikkerhet og bedre ernæring, og fremme bærekraftig landbruk

- Moderat direkte: Gjennom handel, produksjon av og tilgang til mat, og effektiv funksjon av matmarkeder.
- Moderat omfang: Skipsfartsindustrien er en kritisk fasilitør av aktiviteter i havområdene og gir tilgang til markeder.
- Relevante delmål: 2.1 og 2.c



Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder

- Direkte: Skipsfart kan direkte påvirke klimagassutslipp til luft og utslipp til vann fra egne operasjoner, og er i posisjon til å påvirke design, konstruksjon og skroting av skip.
- Moderat omfang: Klimagassutslipp fra skipsfart er signifikante, men bare en av mange kilder til klimagassutslipp til luft og utslipp til vann. Skipsfart har en begrenset effekt på globalt stoffmisbruk og trafikkulykker.
- Relevante delmål: 3.5, 3.6 og 3.9



Sikre inkluderende, rettferdig og god utdanning og fremme muligheter for livslang læring for alle

- Moderat direkte: Skipsfart kan gi tilgang til yrkesutdanning og trening i egne operasjoner, og ved å støtte maritime akademier og globale maritime utdanningsstandarder.
- Lite omfang: Skipsfart ansetter kun rundt en million mennesker.
- Relevante delmål: 4.3 og 4.4



Oppnå likestilling og styrke jenters og kvinners stilling i samfunnet

- Moderat direkte: Skipsfart kan direkte påvirke likestilling og kvinners myndiggjøring i egne operasjoner.
- Lite omfang: Skipsfart har en begrenset innflytelse utenfor egne operasjoner.
- Relevante delmål: 5.1 og 5.2



Sikre bærekraftig vannforvaltning og tilgang til vann og gode sanitærforhold for alle

- Skipsfart kan direkte påvirke bruken av kjemikalier og håndtering av vann i egen drift, og er også kapabel til å påvirke design, konstruksjon og skroting av skip.
- Utslipp av kjemikalier fra skip har en begrenset påvirkning på rent vann. Teknologi vedrørende sanitæring er ikke spesifikt relatert til skipsfart.
- Relevante delmål: 6.3, 6.4 og 6.a



Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle

- Moderat direkte: Skipsfart kan direkte påvirke ansettelsesforhold i egne operasjoner og for direkte leverandører, og kan fasilitere vekst i den marine økonomien.
- Stort omfang: Skipsfartsindustrien er en kritisk fasilitør av aktiviteter i havområdene og gir tilgang til markeder. Skipsfarten har også potensial til å forbedre arbeidsforhold og rettigheter i egne operasjoner og i forsyningskjeden.
- Relevante delmål: 8.2, 8.4, 8.5, 8.7, 8.8 og 8.9



Redusere ulikhet i og mellom land

- Indirekte: Skipsfart har en begrenset direkte påvirkning på ulikhet i og blant land. Kyststater er ansvarlig for organisering av søk og redningsaktiviteter.
- Lite omfang: Skipsfart har en begrenset påvirkning utenfor egne operasjoner.
- Relevante delmål: 10.2 og 10.7



Fremme fredelige og inkluderende samfunn for å sikre bærekraftig utvikling, sørge for tilgang til rettsvern for alle, og bygge velfungerende, ansvarlige og inkluderende institusjoner på alle nivåer

- Moderat direkte: Skipsfart er en stor transportør av varer, som kan inkludere ulovlig gods. Skipsfart opererer globalt, og er utsatt for og kan handle mot korrupsjon.
- Moderat omfang: Det er grenser for hva skipsfartsindustrien kan gjøre utenfor egne operasjoner, men effekten av å redusere ulovlig våpenhandel og korrupsjon er signifikant.
- Relevante delmål: 16.4, 16.5 og 16.6

7 Kilder

Dale et al. (2016). *Klimaeffekter ved overføring av gods fra vei til sjø*. DNV GL

Gjølberg et al. (2017). *Sustainable Development Goals: Exploring Maritime Opportunities*. DNV GL

FN: Hentet fra <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>

IMO: Hentet fra <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/SustainableDevelopmentGoals.aspx>

Miljøfyrtårn: Hentet fra <https://www.miljofyrtarn.no/virksomhet/om-oss/fns-baerekraftsmal/>

Stavangerregionen Havn: Hentet fra <https://www.stavangerhavn.no/om/hms/>

Asker kommune: Hentet fra <https://www.asker.kommune.no/asker-mot-2030/fns-baerekraftsmal/>

Vestfold og Telemark fylkeskommune: Hentet fra <https://www.vtfk.no/meny/politikk/baerekraftmaal/>

Viken fylkeskommune: Hentet fra <https://viken.no/tjenester/klima-miljo-og-natur/et-baerekraftig-viken/fns-baerekraftsmal/>

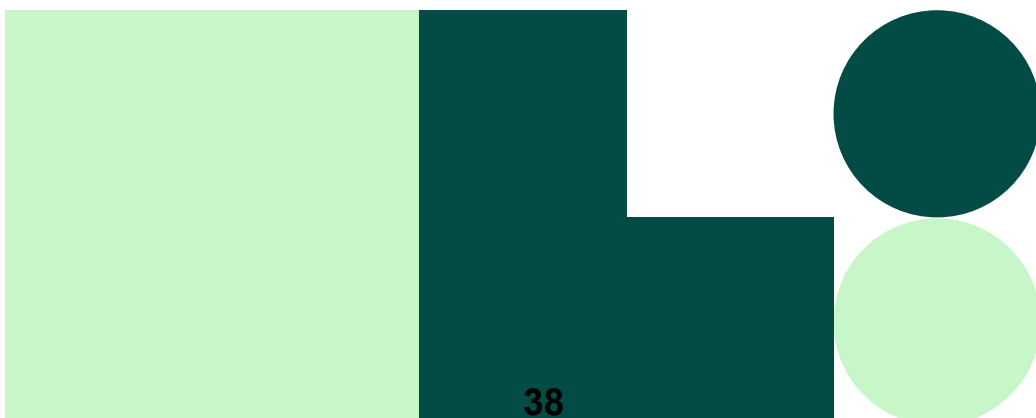
Lover, forskrifter og andre regelverk

- Naturmangfoldloven
- Forskrift om fremmede organismer
- Forurensningsforskriften
- Vannforskriften
- MARPOL Vedlegg I, II, III, IV, V

Planer og relevante dokumenter

- Faktaark klimagassutslipp (Oslo Havn KF)
- Faktaark energistyring (Oslo Havn KF)
- Faktaark nullutslippshavn på sikt (Oslo Havn KF)
- Faktaark blågrønn struktur og naturmangfold (Oslo Havn KF)
- Faktaark støy i sjøtransport og havnedrift (Oslo Havn KF)
- Faktaark avfall- og avløpshåndtering (Oslo Havn KF)
- Faktagrunnlag og HAVs vurdering knyttet til klimastrategien (Oslo Havn KF)
- Oslo havn som nullutslippshavn – Handlingsplan, juni 2018
- Konseptutredning energisystem – Sydhavna nullutslippshavn 2020 (Oslo Havn KF m.fl.)
- HAVs miljø- og klimarapport til Klimaetaten 2018 og 2019 (Oslo Havn KF)
- HAVs klimastrategi 2018 (Oslo Havn KF)

- Oslo Havns strategiplan 2019-2034 (Oslo Havn KF)
- Klima- og energistrategien for Oslo kommune
- Masterplan Oslo Havn (Oslo Havn KF)
- Revidert tiltaksplan for bedre byluft (BYM)
- Avfallsplan i Oslo Havn KF 2019-2022 (Oslo Havn KF)
- Helhetlig plan for Oslofjorden 2019 (Miljødirektoratet)
- Sårbarhetsanalyse for Oslo Havn – vurdering av risikoen for spredning av fremmede arter (Kristine Ø. Våge, Helge Kiland, Ole Roer)
- Handlingsplan mot støy i Oslo byområde 2018-2023
- Faggrunnlag til HAVs støystrategi 2013-2018 (Oslo Havn KF)
- ROS-analyse Oslo Havn KF 2018 (Oslo Havn KF)
- Risiko og sårbarhetsanalyse for Oslo Havn KF (Oslo Havn KF)
- Revidert tiltaksutredning for bedre luftkvalitet i Oslo 2017-2020 (Bymiljøetaten)
- Klimatilpasningsstrategi for Oslo kommune (BYM 2013)
- Rutine for utdyping i Oslo kommunes sjødistrikt (Oslo Havn KF)
- Rutine for overvåkning av fremmede og sjeldne planter i havna (Oslo Havn KF)
- Brøyteplan (Oslo Havn KF)
- Årsberetninger (Oslo Havn KF)



Klima- og miljøpolicy i Oslo havn 2020-2030

Bærekraftsmålene viser tydelig retning for klima og miljøarbeidet i hele Oslo havn

17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE



Samarbeid må til for å lykkes

13 STOPPE KLIMAENDRINGENE



Nullutslippshavn på sikt

7 REN ENERGI FOR ALLE



9 INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR



Energieffektiv havn

11 BÆREKRAFTIGE BYER OG SAMFUNN



12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON



Bærekraftig bynær havn

14 LIV UNDER VANN



15 LIV PÅ LAND

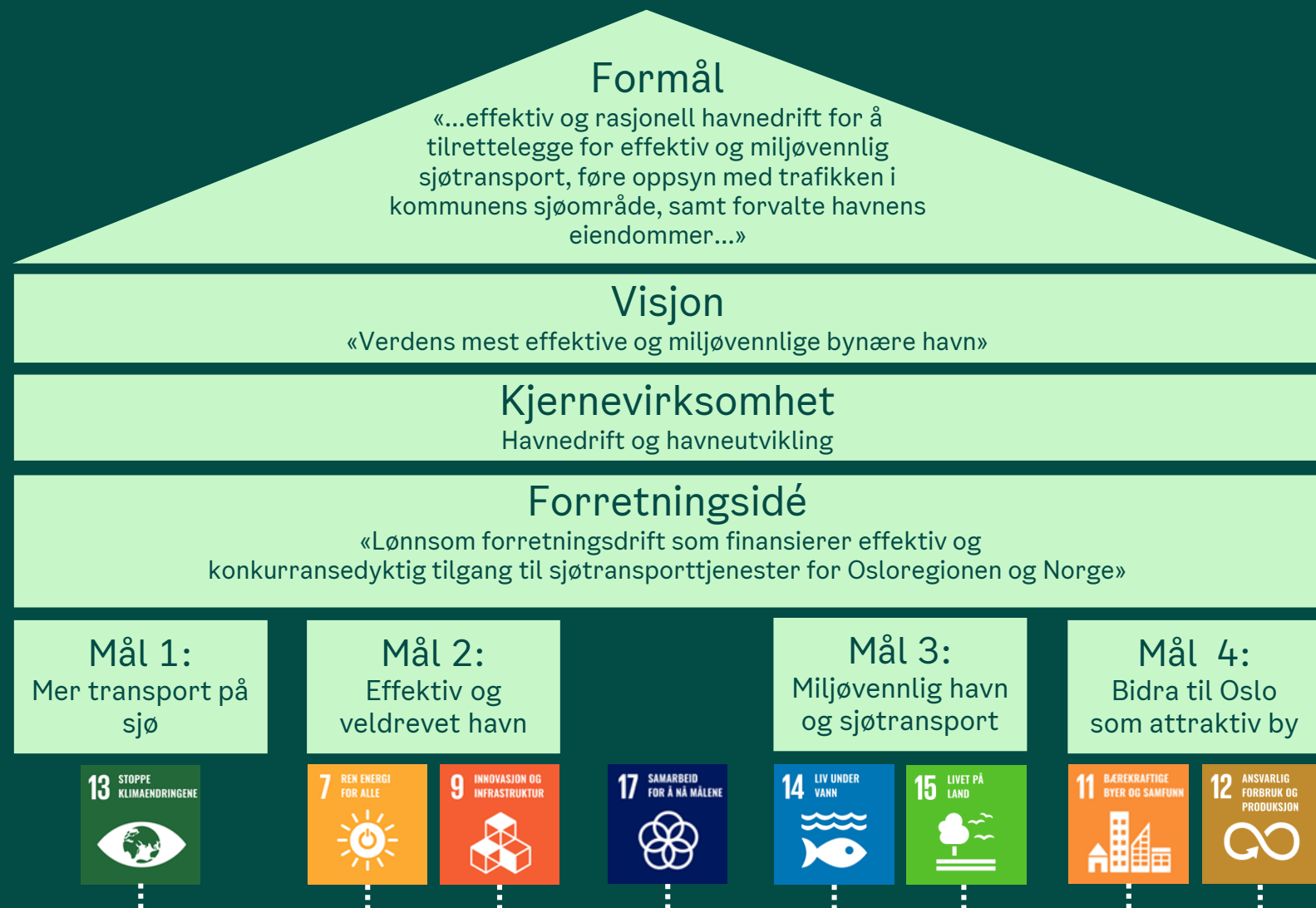


Havnedrift uten utslipp



Klima- og miljøpolicy i Oslo havn

Strategihuset er integrert i klima- og miljøarbeidet



Fem strategiske prioriteringer på klima og miljø 2020-2030

- Stoppe klimaendringene med mer transport på sjø
- Mer samarbeid for økt bruk av ren energi til sjøtransport og nullutslippsløsninger på land
- Innovativ infrastruktur med mer lading, energieffektive bygg, areal og kaier
- Effektiv havnedrift uten utslipp, økt sortering og mer gjenbruk av avfall, kloakk, materialer og byggemasser
- Utvikle, bygge og drifte vår bynære havn som en god nabo uten utslipp til luft, vann og grunn

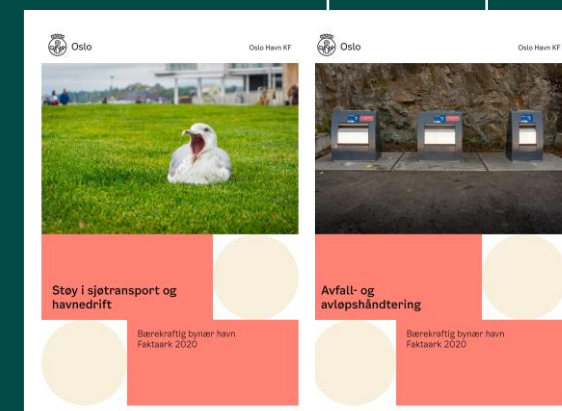
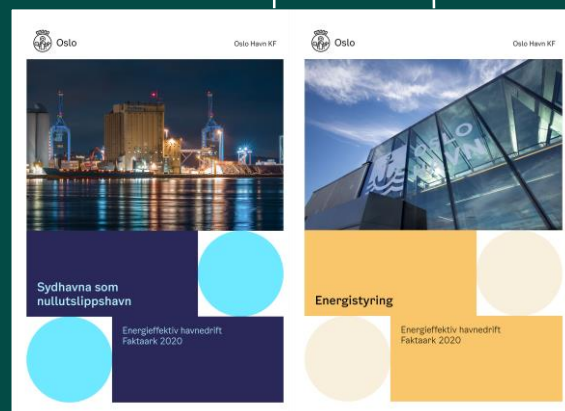
Bærekraftig vekst integrert i Oslo Havn

Mål 1:
Mer transport på
sjø

Mål 2:
Effektiv og
veldrevet havn

Mål 3:
Miljøvennlig havn
og sjøtransport

Mål 4:
Bidra til Oslo
som attraktiv by



1. Nullutslippshavn på sikt

Målbare miljømål:

1. 50 % mer gods 2030
2. 40 % flere passasjerer 2030
3. 95% redusert CO₂ på land i 2025
4. 50% redusert CO₂ fra skip i 2025
5. 85% redusert CO₂ totalt i 2030
6. 50 % lavere totalt NO_x utslipp i 2025

KPI: tonn CO₂ per år delt på tonn gods, antall passasjerer (basisår 2017)

2. Energieffektiv havnedrift

Målbare miljømål:

7. Økt andel og bruk av fornybar energi til skip og landtransport innen 2030
8. Mer energieffektive bygg, arealer og kaier innen 2030

KPI: kWh per år til kai/areal/bygg (basisår 2021)

NB:
Detaljer
er under
arbeid

3. Havnedrift uten utslipp

Målbare miljømål:

9. Unngå akutt forurensing og samarbeide om beredskap
10. Samarbeid om god økologisk og kjemisk tilstand i fjorden
11. Kun stedege og truede arter på havnas områder i 2030

KPI: antall hendelser, vurdere effekt av tiltak, prøvetaking, artskart

4. Bærekraftig bynær havn

Målbare miljømål:

12. Flere nullutslipps byggeplasser i 2025
13. 90 % sortert avfall i Oslo Havn i 2025
14. Foreta støymålinger, bevisstgjøre om støy og behandle innspill fra interessenter
15. Økt levering av kloakk fra skip innen 2030

KPI: støyklager (basisår 2012), årlig tonn avfall håndtert og sortert (basisår 2011)



Oslo

Oslo Havn

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
44/20	Havnestyre	17.09.2020

Saksbehandlende avdeling:
Saksbehandler / stilling:

Forvaltning
Gjertrud Melhus / juridisk rådgiver

Dato: 08.09.2020

Saksnummer: 2014/322
Arkivref: 2269/2020

Sak: Salg av Sjursøytunnelen

Saken gjelder:

Bane NOR SF (BN) har leid Sjursøytunnel (veiadkomst til Sydhavna som nå er stengt) og andre rigggarealer i havna siden 2015 i forbindelse med Follobanen og etablering av nytt spor på Østfoldbanen. Sjursøytunnelen har blitt benyttet som adkomst til tunnelene og for å kjøre ut masser. Det ble for Sjursøytunnelen inngått en midlertidig leieavtale i 2015, dette i påvente av at partene skulle komme til enighet/avklare behov for evt. kjøp eller leie nærmere.



BN varslet den 8.1.2018 om behov for å erverve tunnelen av hensyn til vedlikehold (av

jernbanetunnelene) og evakuering (av passasjerer ved en større ulykke.) Havna var lenge avventende til dette ønsket, da konsekvensene for havnedriften ikke ble klarlagt. BN ble bedt om å utrede om adkomst og rømning via tunnelen kunne skje fra Mosseveiens sidearealer. Utredningen viste at dette var vanskelig å gjennomføre blant annet på grunn av råd fra Statens Vegvesen.

Etter denne avklaring ble det inngått en arbeidsavtale om tiltredelse og avtaleskjønn den 7.11.2019, dette for å unngå en ekspropriasjonssak og for å forsøke å komme til en minnelig ordning. BN har ekspropriasjonshjemmel. Kommuneadvokat Espen Hansen ble rådspurt i forbindelse med dette. BN satte først fristen for å komme til en minnelig ordning til den 1.4.2020, deretter ble fristen forlenget til den 1.6.2020, og sist ble fristen forlenget til over sommerferien.

Det har i forbindelse med forhandlingene blitt innhentet to takster på Sjursøytunnelen. BNs angir at tunnelen har en verdi på 1 430 000 kr. (Multiconsult) og havnas takst angir en verdi på 8,1 millioner (Veridian). Havna har i tillegg engasjert Opak til å foreta en vurdering av to takstene og Opak anslår i forbindelse med vurderingen at tunnelen har en verdi på 5,7 millioner.

Kommuneadvokat Hansen har i sin uttalelse til de to først innhentede takstene bemerket at den store differansen skyldes at dette er et areal med et særpreg som gjør det vanskelig å verdsette, fordi det finnes lite sammenlignbare arealer å avstemme verdien mot. De to takstene bygger i det vesentlige på de samme rettslige prinsipper som han ikke har innvendinger mot. Hovedforskjellen i takstene er markedsleien som legges til grunn og avkastningskrav.

Opaks vurdering som ble innhentet i sommer understreker dette, i og med at den anslår en verdi som ligger mellom de to takstene.

Partene har altså stått et stykke fra hverandre prismessig, men BN har nå sagt seg villig til å akseptere en kjøpesum på 5 millioner, dette for å komme til en minnelig ordning. BN forutsetter at Sjursøytunnelen skal ha rett til adkomst for kjøretøy over det interne veinettet på Oslo havn og inn tunnelåpningen ved Sjursøya. Ved endringer på det interne veinettet plikter grunneier sørge for at ny adkomst får svingradius på ytterkant kjørevei på minimum 12 meter og fri veibredde på 3,5 meter. Adkomsten til Sjursøytunnelen må videre være tilgjengelig døgnet rundt. Dette er akseptable krav, da det likevel må etableres en felles adkomstvei frem til nytt fyllpunkt for flydrivstoff, og medfører ikke noen stor ekstra kostnad.

Administrasjonen er positiv til et salg for 5 millioner, da en verdsettelse ved et rettslig skjønn innebærer en prisrisiko. En adkomstrett over Oslo havns interne vegnett og inn tunnelåpningen anses som en akseptabel forutsetning.

Spriket i takstene viser at det er tilnærmet umulig å fastslå riktig pris. Alle takseringsfirmaene er anerkjente aktører. Gjennomsnittet av disse prisene er imidlertid 5,066 millioner og når BN er villig til å betale 5 millioner for tunnelen, så bør det etter en gjennomsnittsbetraktning tilsi at vi har fått et bud som må anses å være markedsverdi.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Saken gjelder salg av eiendom.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Oslo Havn KF vil få en inntekt fra salget.

Budsjettmessige forhold:

-

Havnedirektørens vurderinger:

BN har rett til å ekspropriere tunnelen. Det fremstod derfor for administrasjonen som fornuftig å inngå en avtale om tiltredelse og avtaleskjønn, dette for å komme frem til en minnelig ordning. En prisfastsettelse etter et rettslig skjønn er i utgangspunktet noe uforutsigbar.

BN har økt sitt opprinnelig tilbud på 1 430 000 kroner til 5 millioner, så prisen anses derfor som akseptabel. Det er lite trolig at man vil kunne få en høyere pris ved et rettslig skjønn.

Sjursøytunnelen er en eldre forholdsvis smal (enveis) tunnel som er avstengt mot Mosseveien. Tunnelen kan slik den fremstår i dag kun benyttes til noe lagring/parkering. Det vil være begrenset med mulighet til utvidet bruk, da tunnelen ligger nær jernbanesporene og Mosseveien. Tunnelen er umatrikulert og i hovedsak omfattet av reguleringsplan S-4735. Reguleringsområdet er avsatt til jernbaneformål.

Det anses som rimelig å gi BN en adkomstrett over Oslo havns interne veinett, da det ikke foreligger andre muligheter for adkomst til tunnelen.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret godkjenner et salg av Sjursøytunnelen til Bane NOR SF for 5 millioner og ber administrasjonen sende saken til byrådet for endelig beslutning.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Åsa Nes
eiendomsdirektør

Vedlegg

Eventuelt