

Innkalling

Møte: Havnestyret
Møtested: Skur 38 - Vippetangen
Møtedato: 15.06.2022
Tid: Kl. 16:00
Sekretariat: Hans Bernhard Klepsland

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

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Sakspapirene ligger i Admincontrol.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer og varamedlemmer.

Saker til behandling

Type	Saksnr.	Sakstittel	
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	-
FS		Avgradering av saker	-
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	-
FS		Habilitet	-
ST	27/22	Revisjon av strategiplanen	§ 14 1. ledd
ST	28/22	Forslag til budsjett 2023 og økonomiplan 2023 - 2026	§ 23 1. ledd
ST	29/22	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	§ 13 1. ledd, jf. fvl. § 13 1. ledd nr. 1

ST	30/22	Eierskapskontroll Hav Eiendom - rapport fra Kommunerevisjonen	§ 23 4. ledd
ST	31/22	Utenriksfergeutredningen - Tilleggsutredning av felles fergeterminal på Vippetangen	-
ST	32/22	Studietur Havnestyret	-
ST	33/22	Havnedirektørens orientering	§ 14 1. ledd
ST	34/22	Krav på erstatning etter kollisjon mellom skip og tankskipsutstikkeren	§ 14 1. ledd
FS		Eventuelt	-

Oslo, 16. juni 2022

Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
31/22	Havnestyret	15.06.2022

Arkivsak: 21/10254 - 35
Saksbehandler: Cato Johansen /

Utenriksfergeutredningen - Tilleggsutredning av felles fergeterminal på Vippetangen



Saken gjelder:

Utenriksfergeutredningen (UFU) ble oversendt til byrådet den 28.2.22. Utredningen konkluderte med at det er mulig å etablere en felles fergeterminal for DFDS og Color Line på alle tre lokasjoner. Det utredete Vippetangen-alternativet ble derimot vurdert som ikke realiserbart av fergeselskapene på grunn av uenighet om premissene som ble lagt til grunn for terminalutformingen.

Utenriksfergeutredningen ble derfor supplert med et kapittel som viste forbedringspunkter og utvidelsesmuligheter for Vippetangen-alternativet. Det ble skissert faktorer som kunne gi bedre rammebetingelser for en felles terminal, herunder utvidete arealer, flere nivåer over og under bakken, tilpasning av cruisekai og nye utfyllinger.



Skisser fra utenriksfergeutredningen som viser utvidelsesmuligheter

Havnestyret behandlet utredningen den 9.2.22, og konkluderte med at en samlet terminal er ønskelig. Samtidig ble det konkludert med at Hjortnes bør byutvikles, og at Kongshavn bør bevares som ren godshavn. Det ble derfor vedtatt at Vippetangen er det eneste realistiske alternativet for en samlet terminal, men at det avhenger av tilstrekkelige rammebetingelser og en kvalitetssikring av Vippetangen-alternativet.

Oslo Havn igangsatte derfor en mulighetsstudie med premisser som gir forretningsmessig akseptabel fergedrift, og som skulle kvalitetssikre et utvidet Vippetangen-alternativ som skissert i Utenriksfergeutredningen. Målet med studien var å styrke antakelsen om at en felles fergeterminal for DFDS og Color Line er gjennomførbar. Det ble laget to delrapporter; En for teknisk vurdering av underjordiske arealer (COWI) og en for mulige trafikk- og logistikk-løsninger (Civitas).

Arbeidet med trafikk- og logistikk-løsninger ble utarbeidet i tett samarbeid med fergeselskapene. Det ble etablert en arbeidsgruppe bestående av Oslo Havn, DFDS, Color Line og Civitas, som har hatt jevnlig møter. Fergeselskapene har også hatt direkte dialog med konsulent.

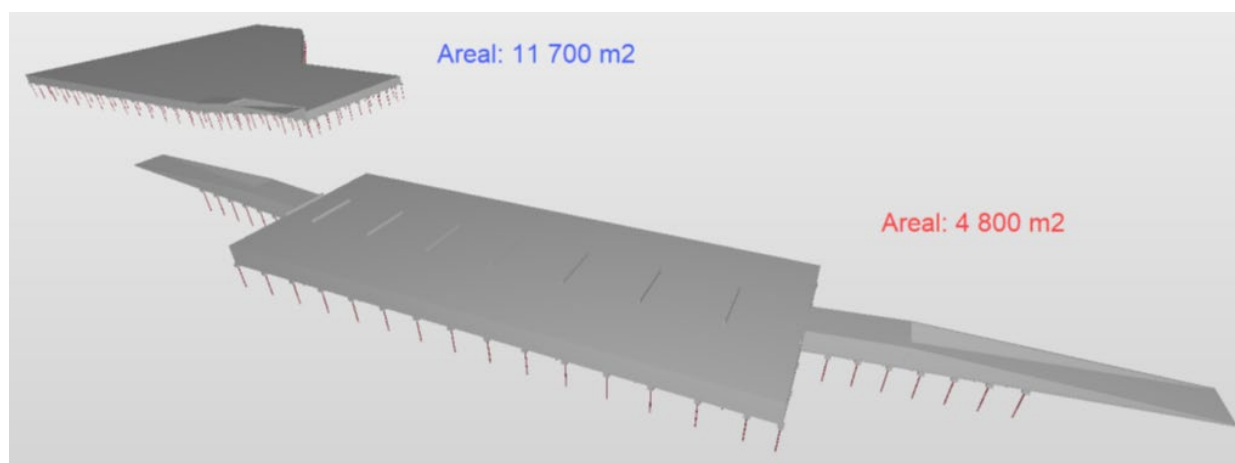
Utkast til rapport og eksempler på layouts for ny terminal er vedlagt denne saken. Det er behov for noen finjusteringer av rapporten etter oversendelse til havnestyret, før oversendelse til byrådet. Justeringene vil hovedsakelig være av tekstlig karakter, mens det materielle innholdet anses å være komplett.

1. Etablering av underjordiske arealer for fergeterminalfunksjoner

I tidligere skisseprosjekter for ny terminal på Vippetangen (DFDS og Stena Line) ble det konkludert med at underjordiske arealer var for kostbare i forhold til nytte. I tillegg ble det vurdert at det ikke var store behov for disse arealene. Color Line krever større arealer enn det som ble lagt til grunn tidligere, og det ble antatt at underjordiske arealer blir nødvendige for en terminal som skal huse DFDS og Color Line.

Oslo Havn engasjerte COWI for en teknisk vurdering av muligheter for underjordiske arealer på Vippetangen. Som dimensjonerende kriterier ble det lagt til grunn at arealene skal kunne håndtere personbiler/varebiler samt løstrailere/busser.

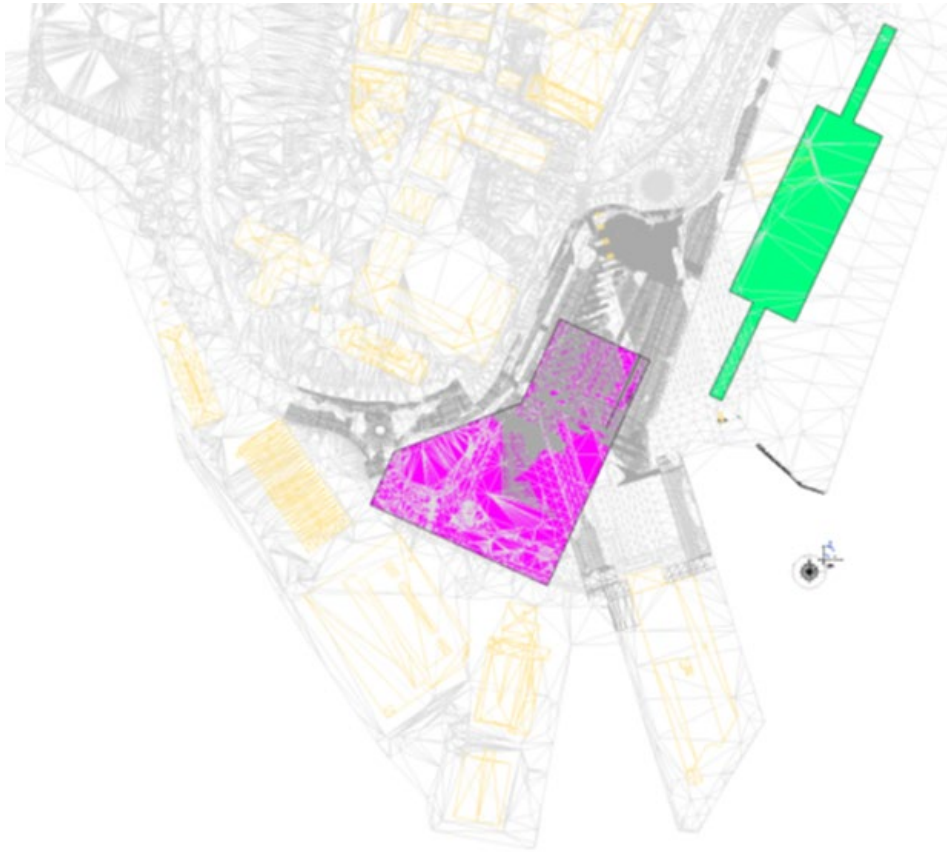
Studien viser at det er teknisk mulig å etablere p-kjellere på Vippetangen. Grunnet ulike krav til nedkjøringsramper skilles det mellom p-kjeller for personbiler/varebiler og for løstrailere/busser.



Modell av mulige kjellerarealer

Under gitte forutsetninger kan det etableres en p-kjeller for maksimalt ca. 450 personbiler (ca. 12 daa) og en for ca. 28 løstrailere (ca. 5 daa). I disse eksemplene er det ikke vurdert andre typer funksjoner enn parkering, men det kan for eksempel vurderes trafikkorg eller andre formål som ikke er avhengig av å plasseres på overflaten.

Den geografiske plasseringen av kjellerarealene er vurdert ut fra grunnforhold, kobling til veiatrikst og med tanke på å forstyrre eksisterende kaistrukturer minst mulig. Det er tatt utgangspunkt i eksisterende kunnskap om grunnforhold.



Plassering av kjellere for personbiler (lilla) og løstrailere (grønn)

Et foreløpig kostnadsestimat viser at disse arealene gir en prosjektkostnad på henholdsvis kr 967 mill. (personbiler) og kr 856 mill. (løstrailere). Disse kostnadstallene har en vesentlig usikkerhet knyttet til tiltak som må ses i sammenheng med opparbeiding av andre nye terminalfunksjoner, samt usikkerhet rundt faktiske grunnforhold.

2. Utforming av terminalområdet

Hovedkritikken mot utenriksfergeutredningen var at fergeselskapene ikke var enige i flere av dimensjoneringskriteriene som ble lagt til grunn for utredningen. Mulighetsstudien er derfor utarbeidet i tett samarbeid med selskapene, og Civitas har brukt de input som selskapene har kommet med så langt det har latt seg gjøre. I studien er det tatt hensyn til dimensjonerende faktorer på landside og ut fra kapasiteten på skipene. Ved misforhold mellom arealbehov og opprinnelig disponibelt areal er det vurdert følgende hovedtilpasninger:

1. Utvide disponibelt areal for terminal (regulering, utfylling)
2. Øke graden av fleksibruk på tvers av funksjoner (arealdisponering)
3. Øke antallet nivåer (under bakken og i høyden)
4. Justering av ankomst- og avgangstider

Studien viser at følgende tilpasninger **må** gjøres for å få en effektiv terminal som tilfredsstiller fergeselskapenes krav mest mulig.

2.1 Etablering av parkeringskjeller

Kort- og langtidsparkering under bakkenivå er en forutsetning for alle varianter av terminalutforming, og helt avgjørende for etablering av en felles terminal på Vippetangen. Kjeller for løstrailere er ikke lagt til grunn for alternativene på grunn av lav kapasitet i forhold til behov og stort tap av arealer på bakkenivå til kjøreramper. I mulighetsstudien er det kun vurdert bruk av kjellerarealer til parkering, men det kan vurderes videre om det er andre funksjoner som også kan plasseres i kjellerarealer.

2.2 Fleksibel bruk av oppstillingsarealer

Oppstillingsarealene må kunne ha en høyere grad av fleksibel bruk, hvor 1/3 av dedikerte lanemetre (lanes = oppmerkede baner for oppstilling av kjøretøy) til ulike kategorier av reisende kan endres etter behov. Det er laget flere layouts som viser at det er mulig å øke fleksibiliteten, inkludert en variant som medfører at deler av oppstillingsarealet etableres i to nivåer. Alle varianter har sine utfordringer, og må arbeides videre med. Det er utarbeidet tre layouts til denne mulighetsstudien som eksempler på løsninger, men det må understrekes at det i videre arbeid med ny terminal kan vurderes andre løsninger som kombinerer elementer fra hvert eksempel og/eller nye elementer.

2.3 Forskyvning av ankomst- og avgangstider

Rederiene har meldt inn ankomst- og avgangstider som per i dag er samtidige. Dette er det ikke tilstrekkelig kapasitet på Vippetangen til å håndtere. I mulighetsstudien er det derfor lagt til grunn at rederiene justerer sine tider med 30 minutter, slik at det til sammen blir en times opphold mellom hver ankomst og avgang. En ytterligere forskyvning av rutetider vil kunne redusere arealbehovene enda mer, men dette har ikke vært en forutsetning for denne mulighetsstudien.

2.4 Nødvendige justeringer av avsatte arealer til terminal

Det er vurdert at rederienes driftsarealer kan optimaliseres slik at arealet kan reduseres med 3 daa i forhold til foreliggende løsning i UFU. Videre forutsettes det at avsatt bredde på cruisekai kan reduseres til 8 meters bredde. Dette tilsvarer delvis dagens forhold, samt bredden som i dag er avsatt på hovedcruisekaiaen på Søndre Akershuskai. Dersom det er forhold som tilsier at dette blir noe knapt for cruisekaiaen, så kan arealet utvides til 10 meters bredde. Dette må avklares på et senere tidspunkt.

Tenaljeplassen reduseres med 3,5 daa i forhold til rammebetingelsene som er satt i UFU og i pågående områdeplanarbeid (opprinnelig ca. 9 daa). Dette er i henhold til brev fra NOE den 24.9.19 hvor byrådet åpnet for å bruke deler av Tenaljeplassen til nødvendige terminalfunksjoner. I tillegg må det forutsettes større grad av sambruk av plassen for trafikkortfunksjoner for terminalen. Det vil si at plassen må kunne benyttes til taxi og «kiss and ride», samt atkomst for buss. Dette kan ses i sammenheng med andre virksomheters behov på Vippetangen, for eksempel Fiskehallen og ny publikumsattraksjon i kornsiloen. Det må påpekes at dette behovet er knyttet til fergenes ankomst- og avgangstider, og at plassen vil ha en mer åpen og bilfri karakter store deler av døgnet. Det anbefales en utforming av nødvendige trafikkfunksjoner som gjenspeiler dette.



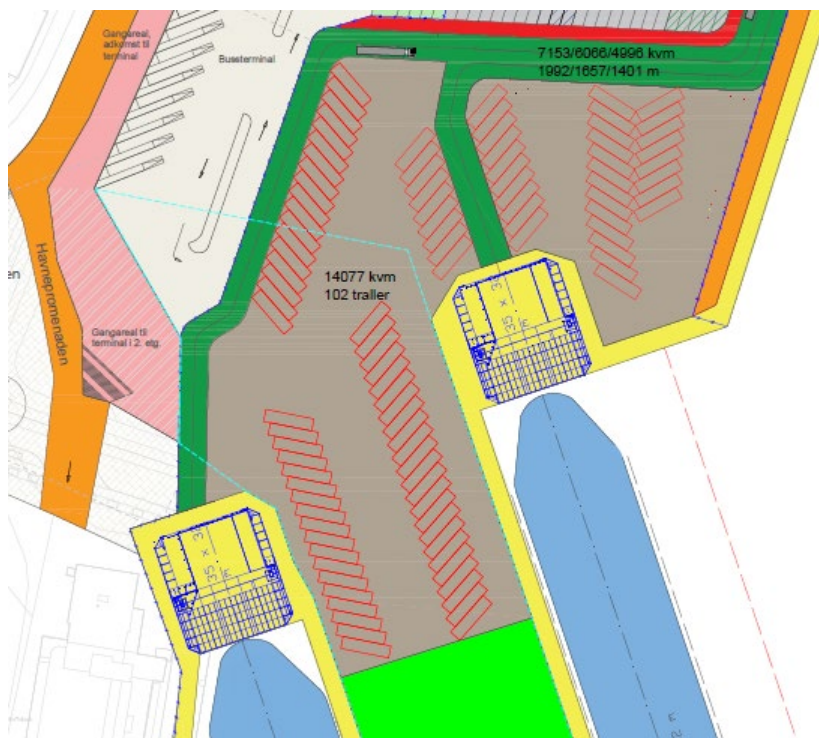
Eksempel på mulig sambruk av Tenaljeplassen

Dersom det skal etableres et terminalbygg som skissert i tidligere løsninger, så forutsettes det etablert arealer under bygningsmassen, hovedsakelig til oppstilling av løstrailere. Dette vil kreve tilstrekkelige avstander mellom bæresøyler og tilhørende forsterkninger, slik at arealene under bygg blir anvendelige til oppstilling. Utforming av terminalbygg har ikke vært gjenstand for studien, og det forutsettes at optimale løsninger utforskes videre dersom Vippetangen blir valgt som lokasjon for felles terminal.

Det er i tillegg vurdert flere tilpasninger som kan gjennomføres, men som p.t. ikke er en forutsetning for etablering av en felles fergeterminal. Disse tas allikevel med i vurderingen som eksempler på at det fortsatt er mulig å finne løsninger som optimaliserer arealbruken ytterligere.

2.5 Ny utfylling, vestre fergelem (anbefalt)

En moderat utfylling av arealet som i dag inneholder fergelemmen som brukes av DFDS vil kunne gi betydelig mer effektive arealer til oppstilling og hensetting av løstrailere. Utfyllingen medfører at skipet som legger til på vestre side av Utstikker II flyttes noe lenger ut, og etablering av ny kaikant og fergelem. Konsekvenser for ferge- og cruiseskipanløp må derimot vurderes nærmere. Løsningen er skissert i layout nr. 2 i rapporten.



Layout som viser utfylling av vestre fergelem

2.6 Reduksjon av avkjøringsareal (anbefalt)

I utgangspunktet er det behov for at avkjøringsarealet kan håndtere 60% av dekkskapasiteten på det største skipet. Dette er nødvendig ved større politi- og tollaksjoner som forsinker utkjøringen fra terminalområdet. I slike situasjoner må skipene kunne tømmes som vanlig. En reduksjon i dette arealet kan medføre tilbakeblokkering på skipet ved de største kontrollene, og som hindrer effektiv boarding av utgående kjøretøy. Det anbefales at man har en dialog med toll og politi på hvordan dette arealet eventuelt kan reduseres noe, f.eks. ved å endre kontrollrutiner. Pr. nå legges derimot 60% til grunn for layouts.

2.7 Pre-boarding (anbefalt)

Det anbefales at 30% av personbiler får anledning til å pre-board, noe som gir en tilsvarende reduksjon av behovet for oppstillingsarealer på terminalområdet. I dag er ikke dette mulig i forhold til rederienes driftsmessige premisser, og det legges derfor ikke til grunn for layouts. Det er allikevel noe som bør vurderes i den videre prosessen.

3. Trafikkvurderinger

Innenfor rammen av denne mulighetsstudien har det ikke vært tid til en fullstendig trafikkanalyse. Det er foretatt en kvalifisert trafikkvurdering som viser at avviklingen mot riksveisystemet forventes å fungere på en tilfredsstillende måte. Dette forutsatt at ankomst- og avgangstider forskyves med minimum 30 minutter for hvert av rederiene. Dersom det forutsettes samtidighet på noen av ankomst- eller avgangstidene, så vil det bli en betydelig trafikkøkning som kan skape utfordringer, spesielt med tanke på kapasiteten i det nye T-krysset mot Langkaia.

4. Videre prosess

På grunn av stramme tidsfrister i forhold til behandling i Havnestyret er foreliggende rapport fortsatt et utkast. Rapporten er oversendt til fergeselskapene for kommentarer. Rapporten vil finjusteres i etterkant av styrebehandling før den oversendes til byrådet sammen med havnestyrets vedtak, men det forventes ingen materielle endringer i innholdet. Rapporten vil også oversendes til Plan- og bygningsetaten.

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 fremtidig havneutvikling, investeringsbehov og inntekter.

Budsjettmessige forhold:

Pr i dag ingen budsjettmessige konsekvenser. Utgifter til utredningsarbeidet dekkes gjennom investeringsprosjekt 81201600, Byutvikling og ny fergeterminal Vippetangen.

Havnedirektørens vurderinger:

Havnedirektøren mener at samarbeidet med fergeselskapene i denne tilleggsutredningen har bidratt til økt kvalitet i prosessen rundt Utenriksfergeutredningen. Den har gitt en større sikkerhet for at Vippetangen-alternativet kan gjennomføres med et forretningsmessig fundament. For Oslo Havn er det viktigst at fergeselskapene er enige i at premissene nå er mer korrekte enn tidligere, selv om de fortsatt skulle foretrekke en annen fremtidig løsning enn Vippetangen.

Mulighetsstudien viser at det er mulig å etablere en felles fergeterminal på Vippetangen med reviderte premisser etter dialog med fergeselskapene. Dette forutsetter at det gis aksept for at terminalen tar noe større plass enn forutsatt i COWIs rapport til UFU og i pågående områdeplanarbeid. Det må investeres i en parkeringskjeller for personbiler. Det krever også at fergeselskapene tilpasser driften noe, spesielt en mindre justering av ankomst- og avgangstider. Mulighetsstudien viser videre at det er mange parametere som kan og bør arbeides videre med for å optimalisere både arealbruk og drift. Hensikten med studiet er oppnådd, da det viser at det er mulig å etablere en felles terminal på Vippetangen med premisser som er avstemt med fergeselskapene.

Fergeselskapene mener at det ikke er nok plass til å håndtere den økende etterspørselen som finnes etter oppstillingsarealer for løstrailere, og at mulighetsstudiens premiss om 140 oppstillingsplasser er noe knapt. I forbindelse med områdereguleringen av Filipstad ble det laget en skisse for fremtidig fergeterminal på Hjortnes. I denne skissen ble det avsatt 80-90 oppstillingsplasser for løstrailere. Det samme antallet ble avsatt på Vippetangen for DFDS og Stena Line, hvorav DFDS meldte inn behov for 60 plasser.

I forslag til layouts er det tilstrebet å innpasse 140 plasser, hvilket tilsvarer omtrent opprinnelig innmeldt behov. Det er innenfor dette segmentet at Vipppetangen har størst utfordringer, og som rederiene har uttrykt størst bekymringer for. Havnedirektøren mener at passasjertrafikk bør prioriteres dersom en fergeterminal skal ligge i sentrum, og at tilbudet for løstrailere må tilpasses det som blir en noe redusert kapasitet i forhold til dagens delte løsning.

Studien forutsetter ikke etablering av en kjeller for løstrailere, da kostnadene og de tekniske utfordringene forbundet med dette blir for store i forhold til nytteverdien. Kun 28 av til sammen 140 plasser kan plasseres under bakken, med en stykkpris på ca. 30 mill. I tillegg vil nedkjøringsramper til kjelleren ta store arealer på overflaten, som igjen reduserer arealeffektiviteten. En slik kjeller er derfor ikke lagt som premiss for alternativene for utforming av terminalen, men kan vurderes på nytt dersom nye forhold tilsier det.

Det er en forutsetning at det investeres i underjordiske arealer tilpasset personbiler og varebiler/bobiler. I mulighetsstudiet er dette tiltenkt langtidsparkering, men det bør i den videre prosessen også vurderes om det kan innpasses andre formål, som for eksempel trafikkorgfunksjoner. Det bør også vurderes om en p-kjeller kan være et tilbud til andre virksomheter i området.

Prosjektering av en felles fergeterminal ligger 10-15 år frem i tid. Det er mange forutsetninger som vil endre seg før det blir aktuelt å realisere en ny fergeterminal. Studien viser at det er mange parametere som i dag ikke er lagt som premisser som kan bidra til økte eller forbedrede rammer for en fergeterminal.

Havnedirektøren mener at tilleggsutredningen gir en større trygghet for at en felles fergeterminal på Vipppetangen kan realiseres, og anbefaler derfor Havnestyret å stadfeste sitt vedtak av 9.2.22.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

- 1) Mulighetsstudiene som er utført viser at det er mulig å etablere en felles fergeterminal for Color Line og DFDS på Vipppetangen. Havnestyrets vedtak av 9.2.22 i utenriksfergeutredningen opprettholdes.
- 2) Utredningen viser at det er utfordringer med å tilfredsstille rederienes ønsker mht. maks antall oppstillingsplasser for løstrailere, og anbefaler derfor ved behov finne andre løsninger for toppene mht. antall løstrailere.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Espen Dag Rydland
eiendomsdirektør

Vedlegg:

- 10.06.2022 Utkast til tilleggsutredning - Felles terminal Vipppetangen
- 10.06.2022 Vedlegg tilleggsutredning - Trafikkvurderinger

Oslo Havn

Felles terminal for utenriksfergene (Foreløpig utkast)

Vippetangen

Civitas, 10.06.2022



Tittel

Felles terminal for utenriksfergene

Oppdragsgiver

Oslo Havn KF

Oppdragsgivers kontaktperson

Cato Johansen

Vårt prosjektnummer

22032

Skrevet av

Gaute Taarneby

Kontrollert av

Andre Mathe

Dato

10.06.2022

Sist revidert

—

© AS Civitas 20XX

By-, miljø- og samfunnsplanlegging

www.civitas.no

Forsidebilde: Aftenposten

Foto: Terje Løchen/Mediaweb

Innhold

Sammendrag	4
1 Innledning	6
2 Dagens situasjon og status.....	7
2.1 Fergene.....	7
2.2 Ankomst og tidsvinduer	7
2.3 Terminalen og areal	8
3 Dimensjonering.....	12
3.1 Dimensjonerende faktorer og prognoser.....	12
3.2 Dimensjonering av DFDS.....	14
3.3 Dimensjonering av Color Line	14
3.4 Felles terminal, ulike alternativer for arealeffektivisering.....	14
3.5 Arealbehov ved samtidig anløp og avgang av skip	16
3.6 Arealbehov med forskyvning av ankomst og avgang.....	17
4 Forslag til Layout	18
4.1 Layout 1	19
4.2 Layout 2	20
4.3 Layout 3	21
5 Trafikkvurderinger.....	24
5.1 Kollektivt	24
5.2 Gang/sykkel.....	24
5.3 Veitrafikk	24

Sammendrag

I forlengelsen av Cowi sin utenriksfergeutredning for Oslo fra februar 2022, er det sett nærmere på alternative løsninger for en felles terminal for utenriksfergene på Vippetangen. Rederiene har rett i sin konklusjon at den framlagte løsningen for Vippetangen ikke tilfredsstiller deres og fergenes arealbehov for en felles løsning, da særlig sommermånedene (høysesong). Terminalen var dimensjonert til 52,5 daa.

Det er derfor sett på mulige fysiske utvidelsesmuligheter, fleksibruk og endrede driftsrutiner.

- Utvide disponibelt areal
- Forsøke å øke graden av fleksibruk på tvers av funksjoner (arealer)
- Øke antall nivåer/etasjer (under bakken og i høyden)
- Flytte/justere adkomst og avgangstider til skipene

Det er imidlertid først gjort en ny vurdering av arealbehovet, for det enkelte rederi (DFDS og Color Line), og samlet på en felles terminal og fordelt på funksjoner. Dimensjoneringen har skjedd i nært samarbeid med rederiene. De ulike alternativene og det beregnede arealbehovet framgår av tabellen.

	Samme ankomst og avgangstid	Differensiert ankomst og avgangstid
Dedikerte arealer (ingen fleksibruk)	Alternativ 1A 73,3 daa	Alternativ 1B 61,0 daa
Fleksibruk av arealer	Alternativ 2A 65,7 daa	Alternativ 2B 54,8 daa

Tallene inkludere ikke kort- og langtidsparkering (og parkering for ansatte), da det er forutsatt etablert et parkeringsanlegg under bakken for alle alternativene. Dette er en svært viktig forutsetning for rederiene som må imøtekommes, da markedet dekker hele Østlandet og adkomst med bil er viktig, også for de som ikke skal ha bil ombord.

Fordelingene mellom de ulike funksjonene (utkjøring, adkomst, oppstilling personbiler og cargo mv.), framgår i kapittel 3 og i vedlegg. Det samme gjør øvrige forutsetninger som ligger til grunn for de ulike alternativene.

Det er også sett på en mulig preboarder av 20-30% av personbilene som er oppstilt. Et felles vrangleareal ombord i skipene rengjøres og passasjerene får beskjed over høyttaler når de kan gå til lugarene. Det er beregnet å ytterligere redusere arealbehovet til henholdsvis 60,2 daa (Alternativ 3A) og 48,4 daa (alternativ 3B). Det er imidlertid en viss skepsis blant rederiene om dette vil la seg gjøre, både av tekniske, organisatoriske (drift) og kontraktmessige grunner. Et av rederiene vil vurdere muligheten.

I det videre arbeidet er det alternativ 2A og 2B som er lagt til grunn.

Det er sett på 4 layoutløsninger. To av dem tilfredsstiller fullt ut alle krav til en funksjonell terminal. Alternativene tar i ulik grad i bruk Tenaljeplassen og reduserer areal til cruise mot kaikant. Det ses også på muligheten for justering av den ene ro-ro rampen (utfylling). I et av alternativene etableres oppstillingsarealer i to høyder, skånsomt ved å gå en halv etasje under og en halv over bakken (åpen konstruksjon). Det kan også lages kombinasjoner av de ulike alternativene. De ulike løsningenes areal framgår av tabellen.

Layout 1 – på bakkeplan som i dag	Layout 2 – to plan
57,0 daa	64,1 daa
Layout 3 – to plan (mere cargo)	Layout 3 – med utfylling
59,4 daa	xx,x daa

Studien viser at en løsning krever en viss differensiering av anløp og avgang av de to skipene, og at det etableres en viss fleksibruk av oppstillingsarealene. Oppstilling i to nivåer åpner imidlertid i større grad muligheten for samtidighet.

Arealer til cargo (løsttrailere) har vært et sentralt tema. Dette er et voksende marked for rederiene, blant annet på grunn av mangel på sjåfører. Det er derfor gitt en større plass i de foreslåtte løsningene enn i forrige utredning. Skulle markedet vokse ytterligere vil det gi et godt grunnlag for å opprettholde dagens cargoskip til Color Line, med tilrettelagte anløp på Sydhavna.

Layout løsningene er nærmere omtalt i kapittel 4. Det er også gjort enkle trafikale vurderinger i forhold til hovedveinettet i kapittel 5. Det vil i neste fase bli foretatt modellberegninger (trafikkanalyse).

Hovedkonklusjonen er at det er fullt mulig å etablere en felles terminal for utenriksfergene på Vippetangen, forutsatt visse fysiske og organisatoriske tilpasninger.

Det forventes ikke at fergenes ankomst og avgang skal skape vesentlige trafikale problemer på hovedvegnettet, så lenge det skjer utenom rushtid.

1 Innledning

I februar 2022 ble utenriksfergeutredningen for Oslo fremlagt og presentert¹. Bakgrunnen var bystyrets vedtak 24.6.2020 om «en gjennomgang av dagens fergestruktur og alternative strukturer». Hjortnes, Vippetangen og Kongshavn ble vurdert, både med felles løsninger (en terminal) og delte løsninger (to terminaler). Rapporten konkluderer med at det vil være mulig å gjennomføre alle terminalalternativene som er vurdert i utredningen, men at en felles utenriksferge på Kongshavn vil være det beste for terminaldriften på lang sikt. En samlet terminal på Vippetangen vil ha minst areal tilgjengelig for terminalvirksomheten, og være mest krevende for rederiene. Det ble også fremhevet svakheter med Kongshavn, blant annet i forhold til miljø og trafikksituasjonen.

Vippetangen har kvaliteter som både Oslo Havn og fergerederiene ønsker å få videre utredet. Det er derfor sett på mulige utvidelser og tilpasninger av forslagene til terminalløsning som foreligger i Cowi sin rapport. Det er også ønsket en bedre prosess opp mot rederiene for å finne egnede løsninger, og en siste avklaring om Vippetangen kan være egnet sted for en felles terminal for utenriksfergene.

¹ Utenriksfergeutredningen Oslo, Cowi 18.02.2022

2 Dagens situasjon og status

2.1 Fergene

I tabellen nedenfor framgår de skipene som en ny terminal for utenriksfergene skal dimensjoneres for. Det tas utgangspunkt i det største dimensjonerende skipet til Color Line, og at DFDS i fremtiden kan anskaffe et noe større skip enn de opererer i dag.

Tabell 1. Dagens og planlagte ferger med dimensjonering og teoretisk kapasitet

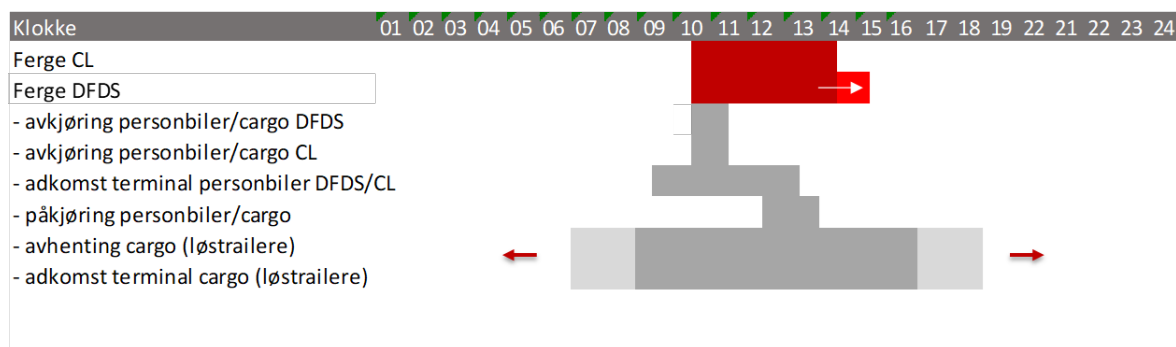
Skip	Rederi	Lengde	Bredde	Pax	Kabiner	Biler (pcs)	Trailer (lm)
Pearl Seaways	DFDS	178,4	33,8	1832	702	320	
Crown Seaways	DFDS	170,9	27,6	1790	637	450	
Color Fantasy	Color Line	224	35	2400	966	750	1270
Color Magic	Color Line	224	35	2600	1016	550	1270
Hydrogen ferge	DFDS	200	32				

2.2 Ankomst og tidsvinduer

Color Line sine skip ankommer terminalen i Oslo 10:00 og har avgang 14:00 mot Kiel. DFDS hadde inntil nylig ankomst i Oslo 09:15 og har varierte avganger 14:15, 15:00 og 16:00. Ankomst er nå endret til 10:00 som følge av at fergen nå også skal innom Fredrikshavn på vei til og fra København.

Under ideelle forhold tømmes fergene for passasjerer og kjøretøy i løpet av en halv time, men det kan ta lengre tid. Personbiler og vogntog som skal med fergene ankommer gjerne 1-2 timer før avgang. Løstrailere (u/sjåfør) hentes og leveres over hele dagen, eller nærliggende dag før og etter. Det samme gjelder import (fortrinnsvis bobiler og campingvogner).

I studien vil det bli sett på mulighetene for og effektene av en liten tidsforskyvning av ankomst og avgang.

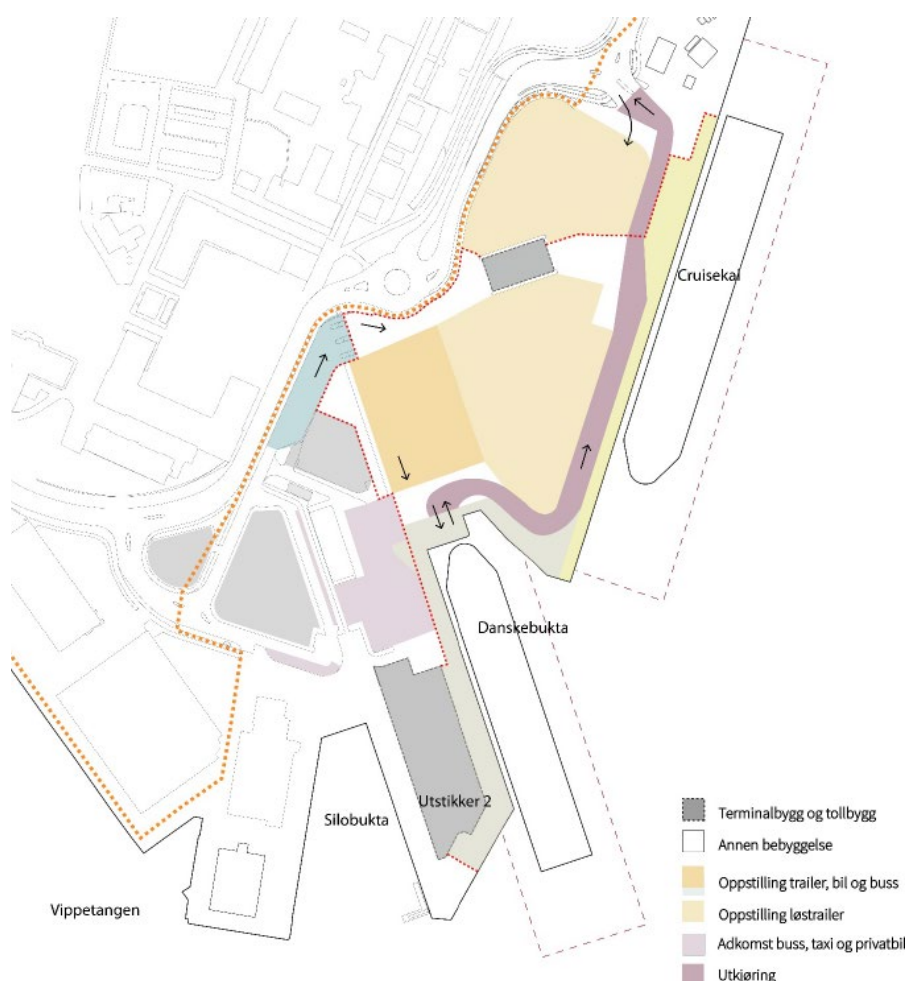


Figur 1. Dagens planlagt ankomst og avgang, og tidsvinduer for trafikkflyt inn og ut av skipene og terminalen

2.3 Terminalen og areal

Vippetangen som i dag (delt løsning)

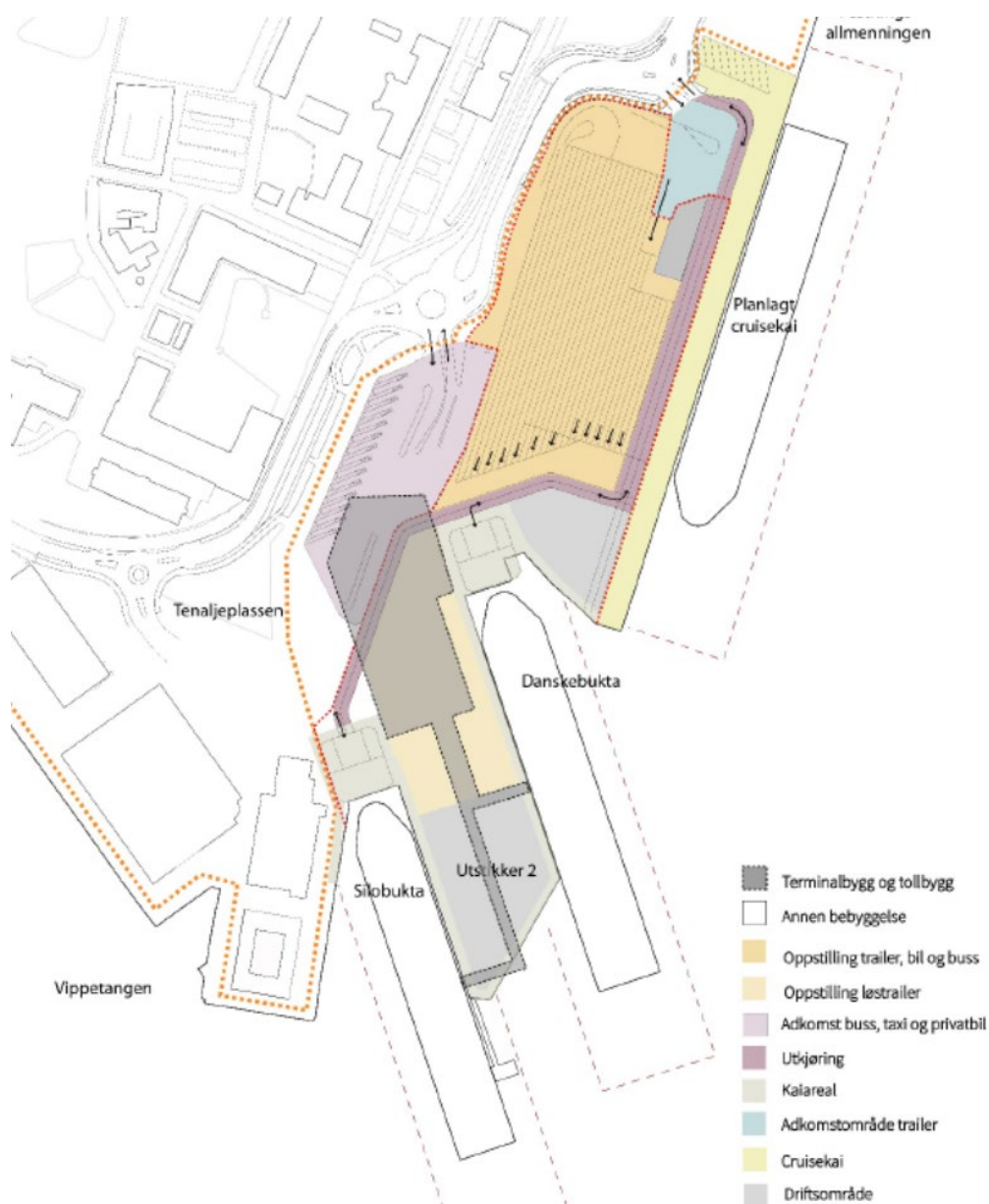
I figuren på neste side vises Vippetangen slik den i prinsippet fungerer i dag med en delt løsning. Terminalen er på 68 daa på bakkeplan.



Figur 3. Layout 0-alternativet (videreføring av dagens situasjon). Kilde: Cowi

Forslag til felles terminal Vippetangen (Cowi)

I Utenriksfergeutredningen er det utarbeidet et forslag til terminallayout for en felles terminal på Vippetangen (figur 4). Det vil bli tatt utgangspunkt i den skisserte løsningen i den videre arbeidet, og foretas justeringer og tilpasninger. Det vil også bli sett på utvidelsesmuligheter. I tillegg er layoutløsninger utarbeidet av Alt.arkitektur AS lagt til grunn i vurderingene.



Figur 4. Samlet terminal på Vippetangen/Revier. Kilde: Cowi

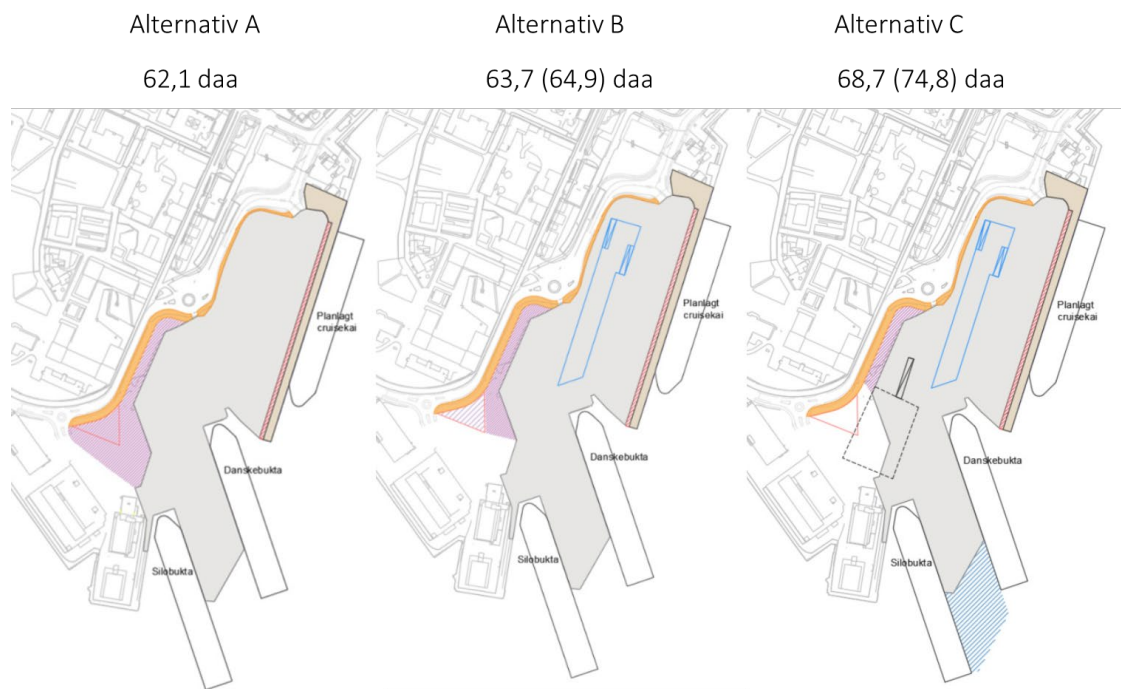
Terminalen er på 52,5 daa på bakkeplan og totalt areal med cruise er 58,3 daa (ekskl. terminalbygg)

En av hovedkonklusjonene i Cowi sin rapport, så vel som hos fergerederiene, er at terminalen ikke er stor nok til å håndtere mengden reisende på maksdager på sommerhalvåret – slik det er skissert og tegnet.

Utvidelsesmuligheter

I Utenriksfergeutredningen til Cowi er det som nevnt satt av 52,5 dekar til en felles terminal for utenriksfergene. Det reelle behovet sommerstid er ifølge utredningen 61.3 dekar. I begge tilfeller er det ikke satt av areal til langtidsparkering, i tråd med gjeldende føringer for parkering innenfor ring 1 i Oslo. Terminalen skal fortrinnsvis betjenes kollektivt for de som ikke har med seg bil ombord. Dette er en lite ønskelig betingelse for fergerederiene, som har hele Østlandet som nedslagsfelt. Det vil derfor bli vurdert muligheter for å få etablert langtidsparkering, fortrinnsvis under bakkenivå.

I figur 5 nedenfor framgår de utvidelsesmulighetene som er skissert i Utenriksfergeutredningen.



Figur 4. Utvidelsesmuligheter på Vippetangen/Revier skissert i utenriksfergeutredningen.

Kilde: Cowi

I alternativ A er avstand fra kaikant til gjerde for Cruise redusert fra 15 til 10 m (1,5 daa) og Tenaljeplassen er tatt i bruk til fergeterminalen (8,1 daa).

I alternativ B er cruisearealene tatt i bruk som over, og en mindre del av Tenaljeplassen (3,5 daa). Deler av biloppstillingen er i to nivåer (6,2 daa).

I alternativ C er det biloppstilling i to nivåer (6,2 daa), utvidelse av Utstikker 2 (6,7 daa) og p-kjeller (6,1 daa).

3 Dimensjonering

I det videre arbeidet er det foretatt en ny vurdering av dimensjoneringsgrunnlaget og arealbehovet for en felles terminal for utenriksfergene på Vippetangen.

3.1 Dimensjonerende faktorer og prognoser

Den viktigste dimensjonerende faktoren er kapasiteten på de to anløpende skipene på et utvalg av maks dager (høysesong). Fergerederienes innmeldte tall er sett opp mot kapasiteten på skipet, og antall pax om bord (passasjerer) er satt til 90% av skipskapasiteten, da det aldri er mulig å få en 100% utnyttelse. For passasjerer, personbiler og busser finner man maks dager i sommermånedene og helgene. For cargo er det virkedager i vinterhalvåret.

Tabell 2. Dimensjonerende faktor – kapasitetsutnyttelse.

Kapasitet på skip				
Teoretisk, gjennomsnittlig og dimensjonerende				
	DFDS		Color Line	
	Sommer/ helg	Vinter (virkedag)	Sommer/ helg	Vinter (virkedag)
Passasjerer (pax) <i>teoretisk</i>	1 800	1 800	2 600	2 600
Utnyttelse av passasjerkapasitet - inn/ut (snitt)	76 %	30 %	80 %	40 %
Dimensjonerende A	90 %	45 %	90 %	45 %
Passasjerer (pax) faktisk dimensjonerende	1 620	810	2 340	1 170
Dimensjonerende B				
Persobil ombord - andel av pax	60 %	40 %	50 %	40 %
Langtidsparkering - andel av pax	10% (0%)	15% (0%)	15% (0%)	15% (0%)
Pax pr bil (snitt)	3 (2)	3 (2)	3 (2)	3 (2)
Dropp-off (taxi/kiss&ride)	10 %	15% (20%)	10% (15%)	15% (20%)
Kollektivt	10% (15%)	20% (25%)	15% (20%)	20% (25%)
Gående	10% (15%)	10% (15%)	10% (15%)	10% (15%)

Det er på bakgrunn av innmeldte tall og erfaringer fra tidligere utredninger lagt til grunn at henholdsvis 60% (DFDS) og 50% (CL) av passasjerene har med bil ombord i høysesong. Det er videre lagt til grunn i gjennomsnitt 3 pax pr. bil. Av de som ikke har med bil ombord er det lagt til grunn at 10-15% benytter langtidsparkeringen, 10-15% reiser kollektivt og 10% kommer gående. Det er variasjoner mellom sommer og vinter.

I tabellen nedenfor framgår arealbehovet (lengde og bredde) for en oppstillingsplass for ulike kjøretøy. En hovedregel er at 1/3 av totalarealet går bort til kjøre- og manøvreringsareal. Sist nevnte er imidlertid avhengig av tomtens utforming, og valgt løsning for interne trafikk- og logistikkflyt. I tabellens nedre del er det differensiert i henhold til de layoutløsningen som er valgt.

Tabell 3. Dimensjonering av oppstillingsareal

Dimensjonerende faktorer for oppstilling på land	Lengde (m)	Bredde (m)	Areal (m2)
Personbil	6	3	60
Buss	16		
Semitrailer/vogntog	24	4	
Løstrailer	16	3,5	
Bobil	7	3,5	
Kjøre- og manøvreingsareal:			
-tillegg utkjøring			0 %
-tillegg oppstilling			10 %
-tillegg adkoms personbiler/innsjekk			30 %
-tillegg adkomst cargo/innsjekk			80 %
-tillegg løstraller			80 %
-tillegg øvrig			1/3 av totalareal

Oppstillingsarealene for løstrailere (traller) må dobles i forhold til antall enheter om bord, da skipet tømmes før man trekker nye om bord. I tillegg må det legges til grunn en akkumulerende effekt, da noen leveres dagen før eller hentes dagen etter anløp. Dette gjelder også for import (fortrinnsvis bobiler).

Køarealene for innsjekk personbiler er dimensjonert ut fra antall kjøretøy fordelt på minuttet på en maks time og med en samtidighet opp til 4/minutt (peak), og i gjennomsnitt 2 minutter pr. bil (digital registrering av bilskilt). Dette vil sannsynligvis kunne skje raskere om 10-20 år. Tilsvarende for cargo er det en peak-faktor på 1,5 og 8 minutter ekspederingstid (toll). Arealer og antall lanes (oppstillingsfiler) er i sist hånd tilpasset til dagens behov og innmeldte krav og ønsker.

Begge rederiene operer i dag med 4 lanes i sesong. Det er i foreslåtte løsninger langt opp til 6 lanes.

3.2 Dimensjonering av DFDS

Det er i først omgang foretatt en separat dimensjonering av DFDS sitt arealbehov. Detaljer framgår i vedlegg 1 og er oppsummert i tabell 4 nedenfor.

Tabell 4. Dimensjonering DFDS

DFDS	Ukedag/vinter		Helg/sommer	
	lm	kvm	lm	kvm
Kaiarealer og bygg (bakkeplan)		10 900		10 900
Adkomst og utkjøringsarealer	1 186	5 076	1 810	6 408
Oppstillingsarealer	2 504	12 265	3 104	12 691
Parkering/drop-off/taxi	624	2 989	1 201	6 303
Totalt m/langtidsparkering		31 230		36 302
Totalt u/langtidsparkering		29 869		32 803

3.3 Dimensjonering av Color Line

Det er tilsvarende foretatt en separat dimensjonering av Color Line sitt arealbehov. Detaljer framgår i vedlegg 2 og er oppsummert i tabell 5 nedenfor.

Tabell 5. Dimensjonering DFDS

COLOR LINE	Ukedag/vinter		Helg/sommer	
	lm	kvm	lm	kvm
Kaiarealer og bygg (bakkeplan)		10 900		10 900
Adkomst og utkjøringsarealer	1 318	5 342	1 999	6 970
Oppstillingsarealer	3 283	16 107	3 437	16 644
Parkering/drop-off/taxi	1 065	4 972	1 995	9 878
Totalt m/langtidsparkering		37 321		44 392
Totalt u/langtidsparkering		34 794		38 074

3.4 Felles terminal, ulike alternativer for arealeffektivisering

I utarbeidelsen av et grunnlag for dimensjonering av terminalen varieres det med følgende kombinasjoner av forutsetninger for arealeffektivisering:

- Lang- og korttidsparkering under bakkenivå
 - Forutsetning for alle alternativene
- Andel dekkskapasitet – avkjøringsareal
 - Er satt til minimum 60% for alle alternativene
- Fleksibruk funksjoner (Arealer)
 - 1/3 av oppstillingsareal i midtsone til fleksibruk for personbiler, busser og vogntog/semitrailere (m/sjåfør). Variasjoner sommer og vinter gir imidlertid kun rom for 20% reduksjon av lm for oppstillingsareal
 - 10% av oppstillingsareal for personbiler, busser og vogntog/semitrailere (m/sjåfør) benyttes til utkjøringsareal ved behov
- Fleksibruk rederier (tidsforskyvning anløp)
 - 20% reduksjon i oppstillingsarealer for personbiler, busser og vogntog/semitrailere (m/sjåfør) som følge av 30 min tidsforskyvning pr. rederi
 - 20% reduksjon i adkomstareal for personbiler (innsjekk)
 - 10% reduksjon i adkomstareal for cargo (innsjekk)
 - 10% reduksjon i oppstillingsarealer for løstrailere
- Preboarding personbiler
 - 30% av personbilene preboarder og passasjerene gis adgang til et felles areal om bord. 30% reduksjon i oppstillingsareal personbiler
- Reduksjon av driftsareal
 - Driftsareal reduseres med ca. 3 daa i forhold til tidligere løsninger (Cowi)
- Arealer under bygningsmasse
 - Det forutsettes forsterkinger i bærekonstruksjonene, som gir en avstand mellom bæresøylene som gjør arealene anvendelige til oppstilling av kjøretøy (bl.a. løstrailere)

Det er med utgangspunkt i ulike kombinasjoner av over nevnte punkter (forutsetninger), utarbeidet seks alternativer.

Tabell 6. Alternativene

	Felles anløp og avgang skip	Differensiert anløp og avgang skip
Dedikert arealer	Alternativ 1A	Alternativ 1B
Fleksibruk oppstilling	Alternativ 2A	Alternativ 2B
Fleksibruk oppstilling og prebording biler	Alternativ 3A	Alternativ 3B

3.5 Arealbehov ved samtidig anløp og avgang av skip

I tre av alternativene er det lagt til grunn samtidig anløp og avgang av skip. Det gir et dimensjoneringsbehov som vist i tabell 7. I vedlegg 3-4 vises oppsettet mer detaljert. Alternativ 2A er det anbefalte.

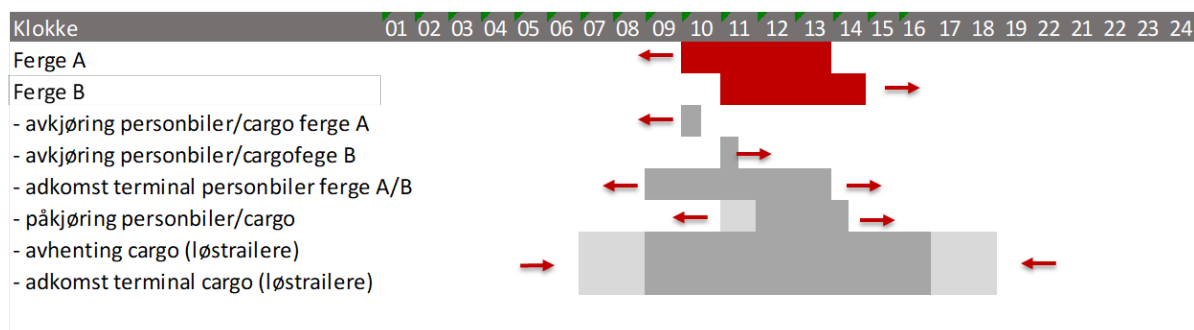
Tabell 7. Dimensjonering alternativ 1A, 2A og 3A – felles anløp og avgang på skip

Felles terminal utenriksfergene	COLOR L DFDS		MAKS TIME FELLES ANKOMST OG AVGANG			
	Alternativ 1A Dedikerte arealer		Alternativ 2A Fleksibruk funksjoner (arealer)		Alternativ 3A Fleksibruk funksjoner og preboarding biler	
	lm	m ²	lm	m ²	lm	m ²
Kaiarealer, driftsområde, toll, bygg		10 900		10 900		10 900
Adkomst personbiler/busser (innsjekk)	571	2 570	571	2 570	571	2 570
Adkomst cargo (innsjekk)	372	2 678	372	2 678	372	2 678
Utkjøringsarealer	3 094	9 770	3 094	9 770	3 094	9 770
Oppstillingsarealer personbiler, busser og cargo	6 188	22 453	4 950	17 698	3 465	12 388
Løstrailere/import	2 555	15 766	2 555	15 766	2 555	15 766
Parkering (kort)/drop-off/taxi/busser	1 334	6 363	1 334	6 363	1 280	6 120
Langtidsparkering	2 182	9 817	2 182	9 817	2 182	9 817
Totalt m/langtidsparkering		80 318		75 563		70 011
Totalt u/langtidsparkering (anlegg under bakken)		70 501		65 746		60 193

Alternativ 1A viser arealbehovet ved dedikerte arealer (ingen fleksibruk) og alternativ 2A med fleksibruk mellom personbiler og cargo (sommer/helg og vinter/virkedag). Alternativ 3A inkluderer preboarding av biler, som vi foreløpig ser bort fra. Arealbehovet u/langtidsparkering (under bakken) for de to først nevnte er beregnet til henholdsvis 70,5 daa og 65,7 daa. I de endelige layoutløsningene er også korttidsparkering lagt inn under bakken. Det er også parkering for ansatte og handicap parkering, med heis opp til terminalbygg.

3.6 Arealbehov med forskyvning av ankomst og avgang

I tre alternativer er det lagt til grunn en forskyvning av anløp og avgang for skipene. Det er lagt til grunn en 30 min for begge skipene (rederiene) i hver retning, det vil si en time til sammen. Ellers er betingelsene som over. Det gir et dimensjoneringsbehov som vist i tabell 8. I vedlegg 5-6 vises oppsettet mer detaljert.



Figur 4. En illustrasjon over differensiering anløp og avgang, og effekt på tidsvinduerne for trafikkflyten inn og ut av skipene og terminalen – som reduserer arealbehovet. For løstrailere ønskes ideelt sett økt omløpshastighet (kortere ståtid)

Alternativ 1B viser igjen arealbehovet ved dedikerte arealer (ingen fleksibruk) og alternativ 2B med fleksibruk mellom personbiler og cargo (sommer/ helg og vinter/virkedag) og Alternativ 3B inkluderer preboarding av biler. Arealbehovet u/langtidsparkering (under bakken) for de to først nevnte er beregnet til henholdsvis 58,5 daa og 54,8 daa. I de ferdige layoutløsningene er også korttidsparkering, handicap parkering og parkering for ansatte lagt inn under bakken.

Tabell 8. Dimensjonering alternativ 1B, 2B og 3B – differensiert anløp og avgang på skip

Felles terminal utenriksfergene	COLOR L DFDS		MAKS TIME DIFFERENSIERT ANKOMST OG AVGANG (30 min x 2)			
	Alternativ 1B Dedikerte arealer		Alternativ 2B Fleksibruk funksjoner (arealer)		Alternativ 3B Fleksibruk funksjoner og preboarding biler	
	lm	m ²	lm	m ²	lm	m ²
Kaiarealer, driftsområde, toll, bygg		10 900		10 900		10 900
Adkomst personbiler/busser (innsjekk)	457	2 056	457	2 056	457	2 056
Adkomst cargo (innsjekk)	335	2 411	335	2 411	335	2 411
Utkjøringsarealer	1 615	5 047	1 615	5 047	1 615	5 047
Oppstillingsarealer personbiler, busser og cargo	4 950	17 963	3 960	14 158	2 772	9 911
Løstrailere/import	2 331	14 355	2 331	14 355	2 331	12 238
Parkering (kort)/drop-off/taxi/busser	1 215	6 007	1 215	5 828	1 215	5 828
Langtidsparkering	2 182	9 817	2 182	9 817	2 182	9 817
Totalt m/langtidsparkering		68 555		64 572		58 208
Totalt u/langtidsparkering (anlegg under bakken)		58 738		54 755		48 391

4 Forslag til Layout

Det er utarbeidet fire ulike layoutskisser, som i ulik grad dekker de definerte behovene. De viser at en tilfredsstillende løsning krever en differensiering av anløpene og avgangene for de to skipene, og fleksibruk av oppstillingsarealer (personbiler og cargo), avhengig av hva det er sesong for. Oppstillingsarealer i to plan åpner imidlertid en mulighet for samtidighet, forutsatt at kryss og hovedvegnett har tilstrekkelig kapasitet.

Lang- og korttidsparkeringen legges under bakken for alle alternativene. Det samme gjelder parkering for ansatte og handicap parkering, med heis opp til terminalbygg.

Det er for noe alternativene også en viss fleksibruk mellom oppstillingsarealer og utkjøringsarealer. I et av alternativene er det oppstillingsarealer for personbiler på to nivåer (etasjer), der vi forutsetter en åpen løsning hvor først nivå legges en halv etasje ned i bakken og neste nivå en halv etasje over bakkenivå (åpen løsning). Dette vil gi en svakt skrånende ned og oppkjøring, samtidig som det gir en lav profil og i lite grad vil gå ut over siktlinjer.

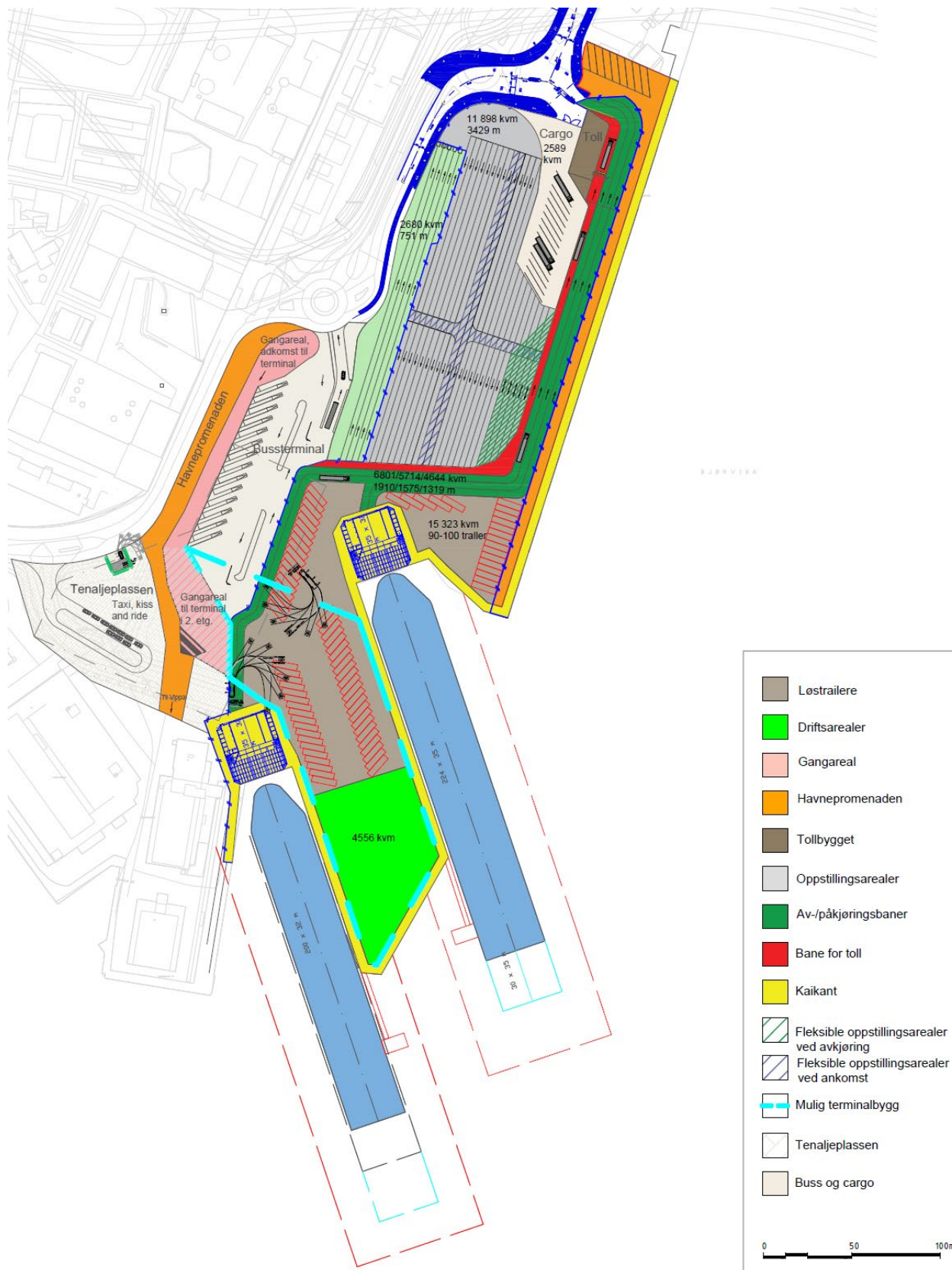
Endres eller justeres tallene (arealbehovet), kan man øke eller redusere antall lanes som legges i nivå 2, og tilsvarende omfordele noe arealer på bakkeplan. I skissene er det 9 lanes på nivå 2 (á ca. 180 m).

Alle alternativene baserer seg på at i t-krysset i nord håndterer utkjøring og adkomst for cargo. Ankomst for både personbiler som skal ombord, drop-off/ taxi og busser skjer via rundkjøringen noe lenger syd. I noen alternativer er det adkomst av de to sist nevnte via Tenaljeplassen (som i dag). Der ligger også nedkjøringsrampen til garasjeanlegg (lang- og korttidsparkering, parkering for ansatte).

Layout 1 er 57,0 daa, Layout 2 er på 64,1 daa, layout 3 på 59,4 daa og layout 4 på xx,x daa. (alle tall oppdateres)

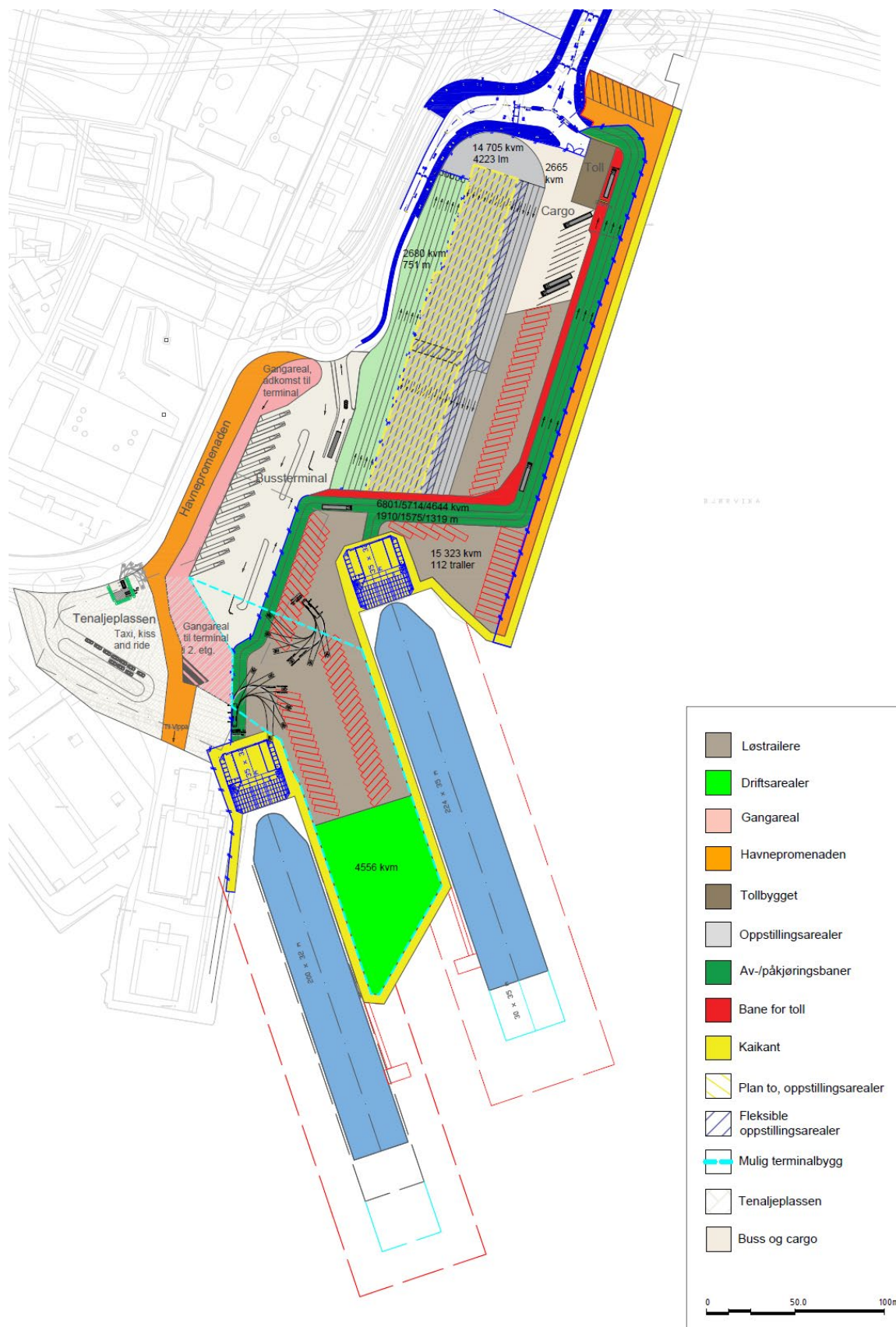
Det er layout 2 eller 3 som anbefales, eventuelt i kombinasjon med layout 4. Layout 1 gir ikke tilstrekkelig areal til cargo. Det kan om ønskelig lages flere kombinasjoner av alternativene.

4.1 Layout 1 – på bakkeplan som i dag

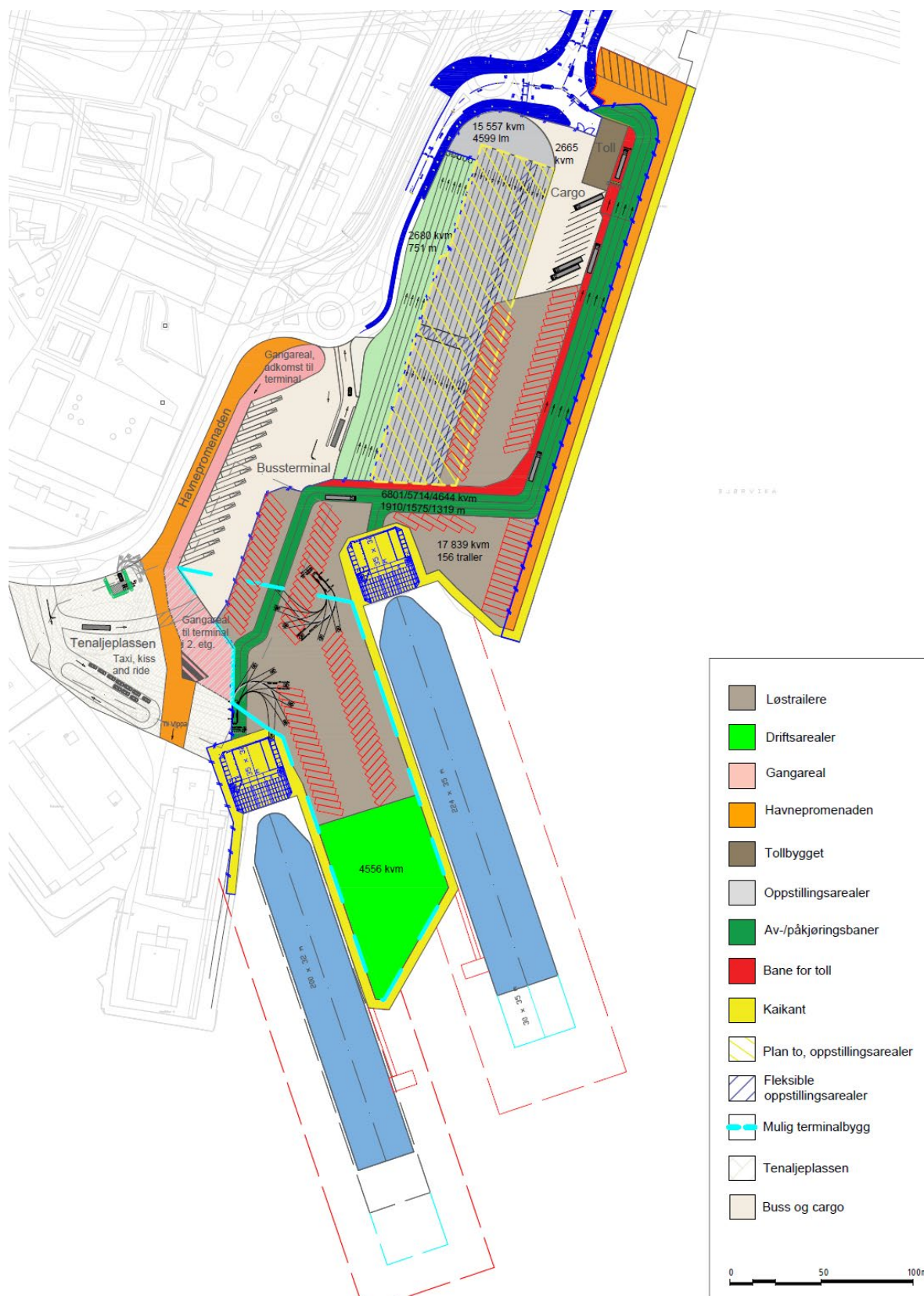


FELLES TERMINAL FOR UTENRIKSFERGENE

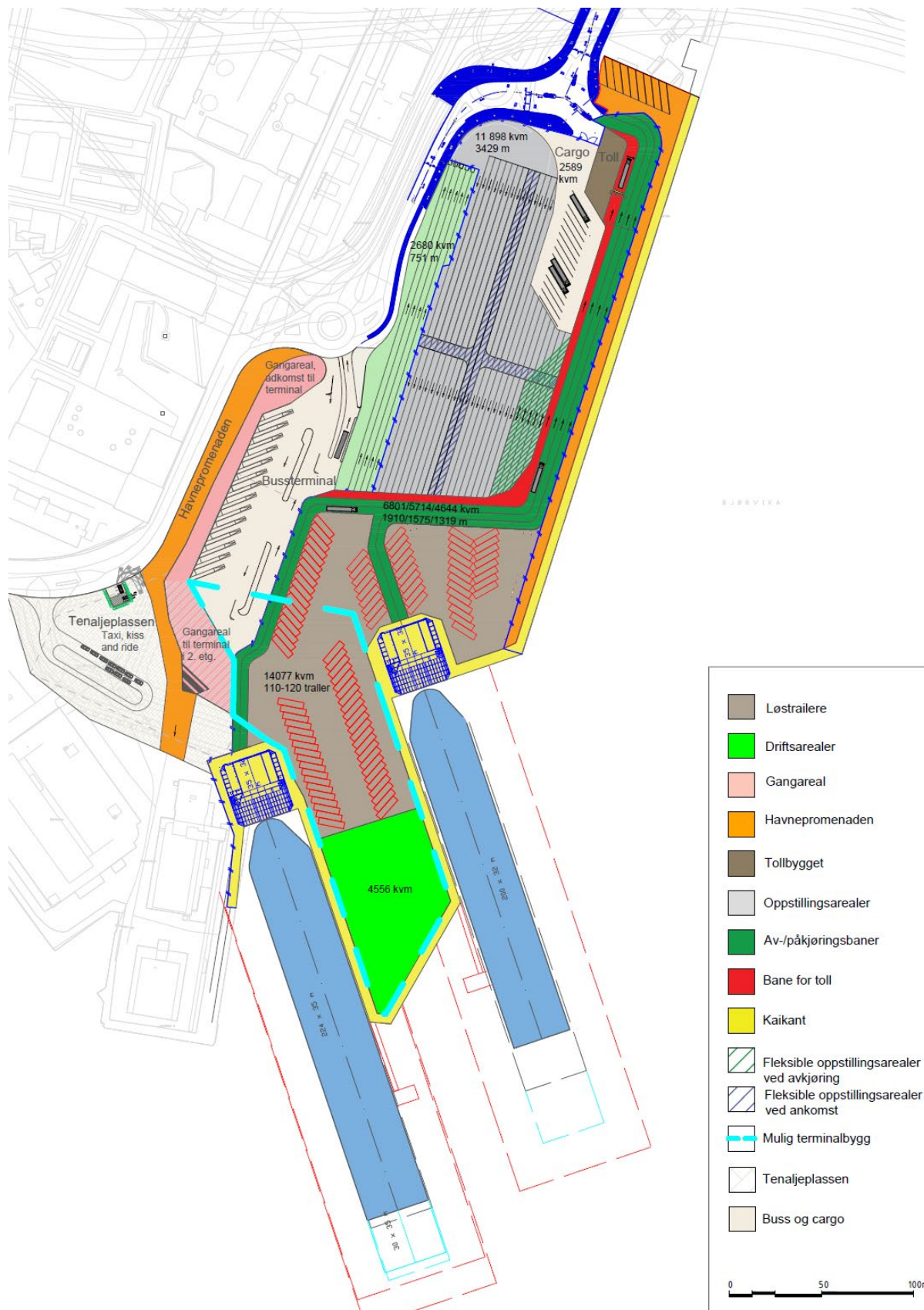
4.2 Layout 2 – med to plan



4.3 Layout 3 – med to plan, alternativ adkomst og utvidet areal for cargo



4.4 Layout 4 – utfylling rampe



I tabellene nedenfor ser der i hvilken grad alternativene fullt ut tilfredsstillere beregnede arealkrav og ønsker. Slik det fremgår er det layout 2 (helst i kombinasjon med 4) og layout 3 som anbefales.

Tabell 9. Layout løsninger med arealer sammenligner med alternativ 1B (fleksibruk)

Felles terminal utenriksfergene	Bakkeplan som i dag	Flere plan	Flere plan, justert adkomst (buss) og mer areal til cargo	Utfylling rampe
Sammenlignes med 1B (rødt=kritisk)	Layout 1	Layout 2	Layout 3	Layout 4
Fleksibruk oppstilling	m ² (lm)	m ² (lm)	m ² (lm)	m ² (lm)
Kaiarealer, driftsområde, toll, bygg	10900	10900	10900	10900
Adkomst personbiler/busser (innsjekk)	2680 (751)	2680 (751)	2680 (751)	2680 (751)
Adkomst cargo (innsjekk)	2589 (384/16)	2665 (384/16)	2665 (384/16)	2589 (384/16)
Utkjøringsarealer	7153 (1992)	7153 (1992)	7153 (1992)	7153 (1992)
Oppstillingsarealer personbiler, busser og cargo	11898 (3429)	14750 (4223)	15557 (4599)	11898 (3429)
Løstrailere/import	15323 (1344/100)	15323 (1920/120)	17839 (2028/156)	14077 (1760/110)
Parkering (kort)/drop-off/taxi/busser	12246	12246	10636	12246
Langtidsparkering				
Totalt m/langtidsparkering				
Totalt u/langtidsparkering (anlegg under bakken)	62789	65717	67430	61543

Tabell 10. Layout løsninger med arealer sammenlignet med alternativ 2B (fleksibruk og differensierte anløp)

Felles terminal utenriksfergene	Bakkeplan som i dag	Flere plan	Flere plan, justert adkomst (buss) og mer areal til cargo	Utfylling rampe
Sammenlignes med 2B (rødt=kritisk)	Layout 1	Layout 2	Layout 3	Layout 4
Fleksibruk oppstilling og differensiering i tid	m ² (lm)	m ² (lm)	m ² (lm)	m ² (lm)
Kaiarealer, driftsområde, toll, bygg	10900	10900	10900	10900
Adkomst personbiler/busser (innsjekk)	2680 (751)	2680 (751)	2680 (751)	2680 (751)
Adkomst cargo (innsjekk)	2589 (384/16)	2665 (384/16)	2665 (384/16)	2589 (384/16)
Utkjøringsarealer	7153 (1992)	7153 (1992)	7153 (1992)	7153 (1992)
Oppstillingsarealer personbiler, busser og cargo	11898 (3429)	14750 (4223)	15557 (4599)	11898 (3429)
Løstrailere/import	15323 (1344/100)	15323 (1920/120)	17839 (2028/156)	14077 (1760/110)
Parkering (kort)/drop-off/taxi/busser	12246	12246	10636	12246
Langtidsparkering				
Totalt m/langtidsparkering				
Totalt u/langtidsparkering (anlegg under bakken)	62789	65717	67430	61543

5 Trafikkvurderinger

I et eget vedlegg 7 foreligger det foreløpige trafikkvurderinger i et eget notat. Nedenfor følger et ekstrakt. Det vil i neste fase gjennomføres en trafikkanalyse med nødvendige modellberegninger.

5.1 Kollektivt

Vippetangen betjenes i dag kun av en bussrute dagtid; rute 60 med 15 minutters frekvens. Inklusive gangtid tar det minst 12 minutter mellom Oslo S og Vippetangen. Når en eventuell ny fergeterminal er ferdig etablert må det forutsettes et noe forbedret kollektivtilbud.

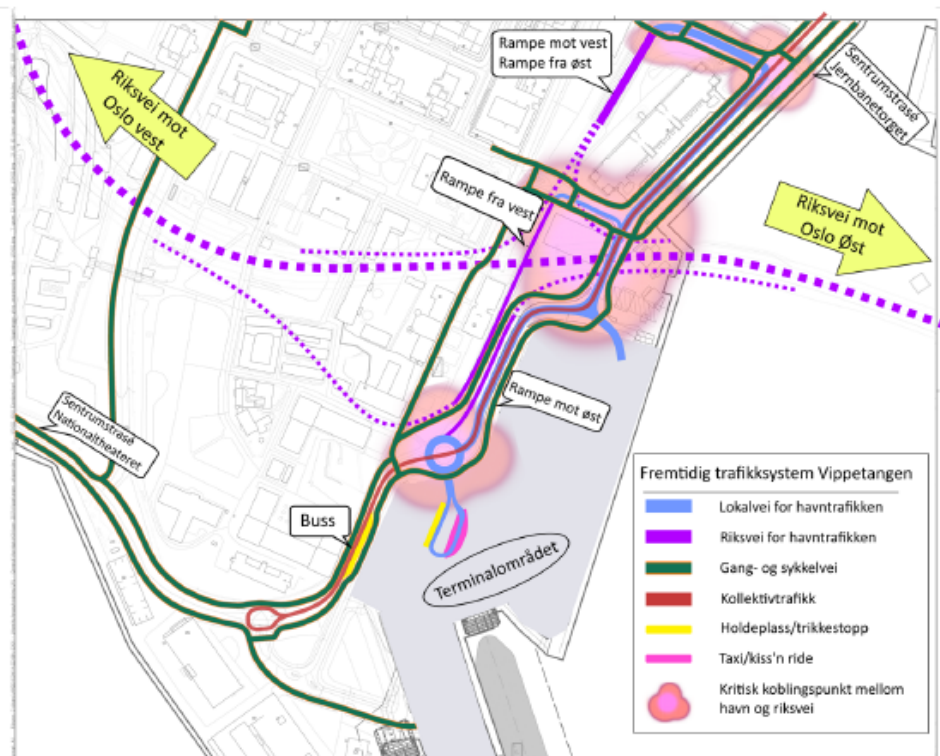
5.2 Gang/sykkel

Vippetangen er tilgjengelig fra store deler av Oslo sentrum innen 15-20 minutters gangavstand. Tilsvarende er store deler av indre by og deler av ytre by tilgjengelig med sykkel. Det betyr at en rekke hotell, museer, institusjoner og andre aktuelle målpunkter er innen rekkevidde til fots eller med sykkel.

5.3 Veitrafikk

I illustrasjonen nedenfor vises trafikksystemet ved Vippetangen. Sommeren 2021 er krysset ved nordre adkomst til terminalområdet bygget om.

Trafikken fra fergene som skal østover og nordover har svært god tilknytning til Operatunnelen. Trafikken vestover mot E18 må kjøre gjennom flere trafikkregulerte kryss i sentrumsgatene. Alternativt kan trafikken mot vest kjøre ned i Operatunnelen retning øst og snu ved Grønlia.



Figur 5. Trafikksystem på Vippetangen. Kilde: Cowi

I dimensjoneringsgrunnlaget legges det til grunn en maks dag med samlet 704 biler og 88 tyngre kjøretøy inngående med fergene og det samme antallet utgående. Ved samtidig ankomst og avgang vil tømning av begge båtene skje samtidig innenfor samme time, dvs. 792 kjøretøy pr. time. Utkjøringen av båtene skal ideelt skje innenfor en halvtime, så i praksis vil det være 26,4 kjøretøy pr. minutt. Det legges videre til grunn at ankomst av personbiler som skal reise med båtene ut fordeler seg over to timer, dvs. 396 pr. time, eller 6,6 pr. minutt.

I tillegg ankommer ca. 150 biler innenfor samme tidsintervall (2 timer) som benytter langtidsparkering, hvis et slikt tilbud etableres.

Ved en tidsforskyvning av ankomst og avgang med en halv time for hver av båtene i hver retning (1 time til sammen), vil den ene båten kunne tømmes timen før den andre, dvs. 396 kjøretøy pr. time eller 13 kjøretøy pr. minutt innenfor en halvtime. Det legges videre til grunn at ankomst av personbiler som skal med båten fordeler seg over tre timer, dvs. 264 pr. time, eller 4,4 pr. minutt.

I tillegg ankommer ca. 150 biler innenfor samme tidsintervall (3 timer) som benytter langtidsparkering, hvis et slikt tilbud etableres.

I tabellen nedenfor vises en oversikt.

	Samtidig ankomst/avgang	Differensiert ankomst/avgang
Ankomst til Oslo		
Kjøretøy/time (maks)	792	396
Kjøretøy/minutt (maks)	26	13
Avgang fra Oslo		
Kjøretøy/time (maks)	396	264
Kjøretøy/minutt (maks)	7	4
Langtidsparkering/time (maks)	75	50
Langtidsparkering/minutt (maks)	2	1

Med en timestrafikk på under 400 i maksimumstimen ved forskyvet avgangstider, og med lite annen biltrafikk utenom normale rushperioder bør dette kunne avvikles på en tilfredsstillende måte omtrent som i dag.

Med samtidig innkjøring vil det i maksimumstimen være inntil 800 kjøretøy. Dette representerer en betydelig økt trafikk sammenlignet med dagens situasjon. Vi anbefaler at dersom det legges opp til samtidig ankomst og avgang med fergene, bør det gjøres grundigere trafikkanalyser med vekt på kapasitet i kryss, siden dette vil gi vesentlig mer belastning sammenlignet med i dag. Dersom en kan forskyve ankomsttidene som beskrevet over, betyr det at trafikksituasjonen vil bli omtrent som i dag, men vil strekke seg over en lengre tid. Fortsatt vil imidlertid trafikken avvikles i hovedsak utenom rushtidene, siden første ankomst vil være 0930 og siste 1030.

Dersom fergen med ankomsttid kl 0930 er så forsinket, at utkjøring skjer helt eller delvis samtidig med utkjøring fra ferge med ankomsttid 1030, vil trafikksituasjonen bli som ved samtidig ankommende ferger. Vi legger til grunn at dette vil skje sjeldent, og at det ikke kan planlegges for det (på tilsvarende måte som at det ikke kan planlegges for ulykker og andre hendelser som skaper forsinkelser).

Ved fergeavreise fra Oslo, vil trafikken fordele seg over lengre tid. Også her vil det meste av trafikken være avviklet før rushtrafikken setter inn for alvor, siden det normal oppmøtetid er 1-2 timer før avgang. Her vurderes risikoen for trafikale virkninger av forsinket avgang som liten, siden de fleste vil møte til fastsatt tid.

Vedlegg 1 Dimensjonering av DFDS

Kalkyle areal felles terminal utenriksfergene 2022		Volum	Meter	Areal oppstilling m2	Kjøre- og manøvrerings-areal	Areal totalt m2
DFDS						
UKEDAG/VINTER - MAKS TIME						
Passasjerer		630				
Kaiareal fergeterminal						5 700
Cruise						5 800
Toll						700
Driftsområde pir (skip)						4 500
Terminalbygg (utearealer bakkeplan)						
Sum 1 Kaiarealer og bygg						16 700
Adkomst personbiler og busser for innsjekk (4 lanes)			67	202	101	302
Adkomst lastebiler for utsjekk			192	768	614	1 382
Avkjøring (60% dekkskapasitet)			926	3 391		3 391
Sum 2 Adkomst og utkjøringsarealer			1 186	4 361	715	5 076
Personbiler ombord (pax=3)	40 %	84	504	1 512	151	1 663
Busser ombord		5	80	300	30	330
Semitrailere/vogntog m/sjåfør		40	960	3 840	384	4 224
Trailere u/sjåfør (inng+utg)		60	960	3 360	2 688	6 048
Import		0	0	0	0	0
Sum 3 Oppstillingsarealer		189	2 504	9 012	3 253	12 265
Langtidsparkering (eventuelt)	15% (0%)	50	302	907	454	1 361
Korttid/handicap		30	180	540	270	810
Taxi/kiss & ride (drop-off)	15% (20%)	24	142	425	213	638
Kollektivt	20% (25%)					
Gående	10% (15%)					
Sightsingbusser/linjebusser		2	32	120	60	180
Sum 4 Parkering/drop-off/taxi		106	624	1 872	936	2 989
Totalt		295	4 314	15 245	4 905	37 030
Totalt u/cruise (m/langtidsparkering)						31 230
Totalt u/cruise og langtidsparkering		245	4 011	14 338	4 451	29 869

Kalkyle areal felles terminal utenriksfergene 2022		Volum	Meter	Areal oppstilling m2	Kjøre- og manøvrerings-areal	Areal totalt m2
DFDS						
HELG/SOMMER - MAKS TIME						
Passasjerer		1 620				
Kaiareal fergeterminal						5 700
Cruise						5 800
Toll						700
Driftsområde pir (skip)						4 500
Terminalbygg (utearealer bakkeplan)						
Sum 1 Kaiarealer og bygg						16 700
Adkomst personbiler og busser for utsjekk (4 lanes)			259	778	389	1 166
Adkomst lastebiler for utsjekk			72	288	230	518
Avkjøring/toll (60% dekkskapasitet)			1 478	4 723		4 723
Sum 2 Adkomst og utkjøringsarealer			1 810	5 789	619	6 408
Personbiler ombord (pax=3)	60 %	324	1 944	5 832	583	6 415
Busser ombord		10	160	600	60	660
Semitrailere/vogntog m/sjåfør		15	360	1 440	144	1 584
Trailere u/sjåfør (inng+utg)		40	640	2 240	1 792	4 032
Import		0	0	0	0	0
Sum 3 Oppstillingsarealer		389	3 104	10 112	2 579	12 691
Langtidsparkering	10% (0%)	130	778	2 333	1 166	3 499
Korttid/handicap		30	180	540	270	810
Taxi/kiss & ride (drop-off)	10 %	41	243	729	365	1 094
Kollektivt	10% (15%)					
Gående	10% (15%)					
Sightsingbusser/linjebusser		10	160	600	300	900
Sum 4 Parkering/drop-off/taxi		210	1 201	3 602	1 801	6 303
Totalt		599	6 114	19 503	4 999	42 102
Totalt u/cruise (m/langtidsparkering)						36 302
Totalt u/cruise og langtidsparkering		470	5 337	17 170	3 833	32 803

FELLES TERMINAL FOR UTENRIKSFERGENE

Vedlegg 2 Dimensjonering av Color Line

Kalkyle areal felles terminal utenriksfergene 2022		Volum	Meter	Areal oppstilling m2	Kjøre- og møvvrering s-areal	Areal totalt m2
COLOR LINE						
UKEDAG/VINTER - MAKS TIME						
Passasjerer		1 170				
Kaiareal fergeterminal						5 700
Cruise						5 800
Toll						700
Driftsområde pir (skip)						4 500
Terminalbygg (utearealer bakkeplan)						
Sum 1 Kaiarealer og bygg						16 700
Adkomst personbiler og busser for utsjekk (6 lanes)			125	374	187	562
Adkomst lastebiler for utsjekk			180	720	576	1 296
Avkjøring/toll (60% dekkskapasitet)			1 013	3 485		3 485
Sum 2 Adkomst og utkjøringsarealer		1 318	4 579	763		5 342
Personbiler ombord (pax=3)	40 %	156	936	2 808	281	3 089
Busser ombord		2	32	120	12	132
Semitrailere/vogntog m/sjåfør		30	720	2 880	288	3 168
Trailere u/sjåfør (inng+utg)		80	1 280	4 480	3 584	8 064
Import		45	315	1 103	551	1 654
Sum 3 Oppstillingsarealer		313	3 283	11 391	4 716	16 107
Langtidsparkering (eventuelt)	15% (0%)	94	562	1 685	842	2 527
Korttid/handicap		40	240	720	360	1 080
Taxi/kiss & ride (drop-off)	15% (20%)	44	263	790	395	1 185
Kollektivt	20% (25%)					
Gående	10% (15%)					
Sightsingbusser/linjebusser		2	32	120	60	180
Sum 4 Parkering/drop-off/taxi		179	1 065	3 195	1 597	4 972
Totalt		492	5 665	19 164	7 077	43 121
Totalt u/cruise (m/langtidsparkering)						37 321
Totalt u/cruise og langtidsparkering		399	5 104	17 479	6 234	34 794

Kalkyle areal felles terminal utenriksfergene 2022		Volum	Meter	Areal oppstilling m2	Kjøre- og møvvrering s-areal	Areal totalt m2
COLOR LINE						
HELG/SOMMER - MAKS TIME						
Passasjerer		2 340				
Kaiareal fergeterminal						5 700
Cruise						5 800
Toll						700
Driftsområde pir (skip)						4 500
Terminalbygg (utearealer bakkeplan)						
Sum 1 Kaiarealer og bygg						16 700
Adkomst personbiler og busser for utsjekk (6 lanes)			312	936	468	1 404
Adkomst lastebiler for utsjekk			72	288	230	518
Avkjøring/toll (60% dekkskapasitet)			1 615	5 047		5 047
Sum 2 Adkomst og utkjøringsarealer		1 999	6 271	698		6 970
Personbiler ombord (pax=3)	50 %	390	2 340	7 020	702	7 722
Busser ombord		4	64	240	24	264
Semirailere/vogntog m/sjåfør		12	288	1 152	115	1 267
Trailere u/sjåfør (inng+utg)		40	640	2 240	1 792	4 032
Import		15	105	368	184	551
Sum 3 Oppstillingsarealer		461	3 437	11 020	2 817	13 836
Langtidsparkering	15% (0%)	234	1 404	4 212	2 106	6 318
Korttid/handicap		40	240	720	360	1 080
Taxi/kiss & ride (drop-off)	10% (15%)	59	351	1 053	527	1 580
Kollektivt	15% (20%)					
Gående	10% (15%)					
Sightsingbusser/linjebusser		10	160	600	300	900
Sum 4 Parkering/drop-off/taxi		343	1 995	5 985	2 993	9 878
Totalt		804	7 431	23 276	6 508	47 384
Totalt u/cruise (m/langtidsparkering)						41 584
Totalt u/cruise og langtidsparkering		570	6 027	19 064	4 402	35 266

Vedlegg 3 Dimensjonering felles terminal – Alternativ 1A

Kalkyle areal felles terminal utenriksfergene 2022		COLOR L 1000-1400		MAKS TIME		
		DFDS	1000-1400	u/flexibruk funksjoner (arealer) u/flexibruk rederier (oppstilling) u/preboarding biler		
		ALTERNATIV 1A				
		Volum	Meter	Areal oppstilling m2	Kjøre- og møøvrering s-areal	Areal totalt m2
Passasjerer (begge skip)	CL/DFDS	3 960				
Kaiareal fergeterminal						5 700
Cruise						5 800
Toll						700
Driftsområde pir (skip)						4 500
Terminalbygg (utearealer bakkeplan)						
Sum 1 Kaiarealer og bygg						16 700
Adkomst personbiler og busser for utsjekk (4-6 lanes)			571	1 714	857	2 570
Adkomst lastebiler for utsjekk			372	1 488	1 190	2 678
Avkjøring (60% dekkskapasitet)			3 094	9 770		9 770
Sum 2 Adkomst og utkjøringsarealer			4 037	12 972	2 047	15 019
Personbiler ombord (pax=3)	50%/60%	714	4 284	12 852	4 093	16 945
Busser ombord		14	224	840	84	924
Semitrailere/vogntog m/sjåfør		70	1 680	6 720	672	7 392
Trailere u/sjåfør (inng+utg)		140	2 240	7 840	6 272	14 112
Bilimport (inng)		45	315	1 103	551	1 654
Sum 3 Oppstillingsarealer		983	8 743	29 355	11 672	41 027
Langtidsparkering (eventuelt)	15%/10%	364	2 182	6 545	3 272	9 817
Korttid/handicap		70	420	1 260	630	1 890
Taxi/kiss & ride (drop-off)	10%/10%	99	594	1 782	891	2 673
Kollektivt	15%/10%					
Gående	10%/10%					
Sightsingbusser/linjebusser		20	320	1 200	600	1 800
Sum 4 Parkering/drop-off/taxi		553	3 196	9 587	4 793	16 180
Totalt		1 536	15 975	51 913	18 223	88 926
Totalt u/cruise (m/langtidsparkering)						83 126
Totalt u/cruise og langtidsparkering						73 309

Vedlegg 4 Dimensjonering felles terminal – Alternativ 2A

Kalkyle areal felles terminal utenriksfergene 2022		COLOR L 1000-1400 DFDS 1000-1400 ALTERNATIV 2A	MAKS TIME ✓ m/flexibruk funksjon (arealer) u/flexibruk rederier (oppstilling) u/preboarding biler			
		Volum	Meter	Areal oppstilling m2	Kjøre- og møvrering s-areal	Areal totalt m2
Passasjerer (begge skip)	CL/DFDS	3 960				
Kaiareal fergeterminal						5 700
Cruise						5 800
Toll						700
Driftsområde pir (skip)						4 500
Terminalbygg (utearealer bakkeplan)						
Sum 1 Kaiarealer og bygg						16 700
Adkomst personbiler og busser for utsjekk (4-6 lanes)			571	1 714	857	2 570
Adkomst lastebiler for utsjekk			372	1 488	1 190	2 678
Avkjøring (60% dekkskapasitet)			3 094	9 770		9 770
Sum 2 Adkomst og utkjøringsarealer			4 037	12 972	2 047	15 019
Personbiler ombord (pax=3)	50%/60%	714	4 950	16 089	1 609	17 698
Busser ombord		14				
Semitrailere/vogntog m/sjåfør		70				
Trailere u/sjåfør (inng+utg)		140	2 240	7 840	6 272	14 112
Bilimport (inng)		45	315	1 103	551	1 654
Sum 3 Oppstillingsarealer		983	7 505	25 031	8 432	33 463
Langtidsparkering (eventuelt)	15%/10%	364	2 182	6 545	3 272	9 817
Korttid/handicap		70	420	1 260	630	1 890
Taxi/kiss & ride (drop-off)	10%/10%	99	594	1 782	891	2 673
Kollektivt	15%/10%					
Gående	10%/10%					
Sightsingbusser/linjebusser		20	320	1 200	600	1 800
Sum 4 Parkering/drop-off/taxi		553	3 196	9 587	4 793	16 180
Totalt		1 536	14 738	47 590	15 273	81 363
Totalt u/cruise (m/langtidsparkering)						75 563
Totalt u/cruise og langtidsparkering						65 746

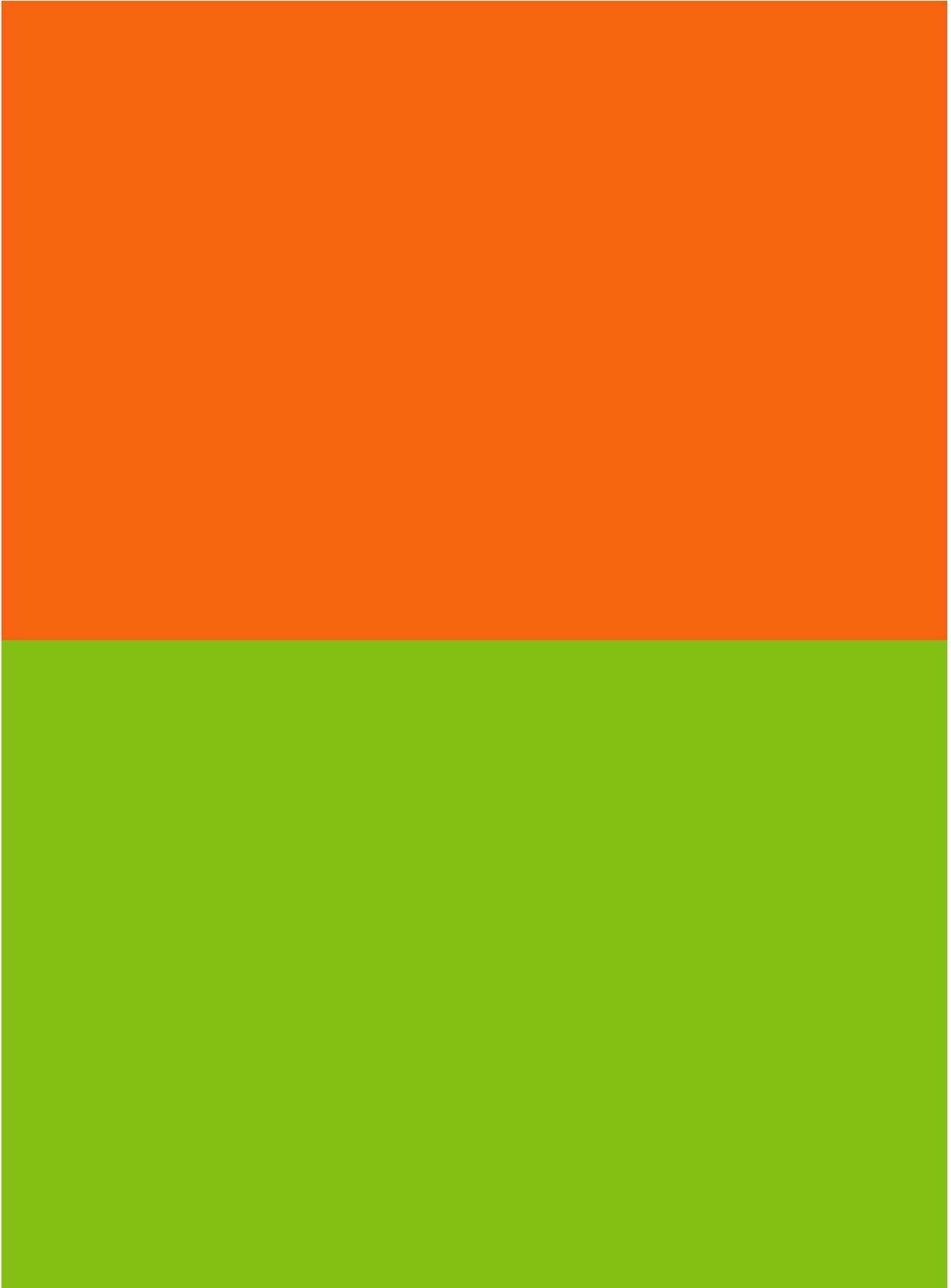
Vedlegg 5 Dimensjonering felles terminal – Alternativ 1B

Kalkyle areal felles terminal utenriksfergene 2022		COLOR L 0930-1400 DFDS 1030-1500 ALTERNATIV 1B	MAKS TIME u/flexibruk funksjoner (arealer) ✓ m/flexibruk rederier (oppstilling) u/preboarding biler			
		Volum	Meter	Areal oppstilling m2	Kjøre- og møvrering s-areal	Areal totalt m2
Passasjerer (begge skip)	CL/DFDS	3 960				
Kaiareal fergeterminal						5 700
Cruise						5 800
Toll						700
Driftsområde pir (skip)						4 500
Terminalbygg (utearealer bakkeplan)						
Sum 1 Kaiarealer og bygg						16 700
Adkomst personbiler og busser for utsjekk (4-6 lanes)			457	1 371	685	2 056
Adkomst lastebiler for utsjekk			335	1 339	1 071	2 411
Avkjøring (60% dekkskapasitet)			1 615	5 047		5 047
Sum 2 Adkomst og utkjøringsarealer			2 407	7 757	1 757	9 514
Personbiler ombord (pax=3)	50%/60%	714	3 427	10 282	3 275	13 556
Busser ombord		14	179	672	67	739
Semitrailere/vogntog m/sjåfør		70	1 344	5 376	538	5 914
Trailere u/sjåfør (inng+utg)		140	2 016	7 056	5 645	12 701
Bilimport (inng)		45	315	1 103	551	1 654
Sum 3 Oppstillingsarealer		983	7 281	24 488	10 075	34 564
Langtidsparkering (eventuelt)	15%/10%	364	2 182	6 545	3 272	9 817
Korttid/handicap		70	420	1 260	630	1 890
Taxi/kiss & ride (drop-off)	10%/10%	79	475	1 426	891	2 317
Kollektivt	15%/10%					
Gående	10%/10%					
Sightsingbusser/linjebusser		20	320	1 200	600	1 800
Sum 4 Parkering/drop-off/taxi		533	3 077	9 230	4 793	15 824
Totalt		1 516	12 765	41 476	16 626	76 601
Totalt u/cruise (m/langtidsparkering)						70 801
Totalt u/cruise og langtidsparkering						60 984

Vedlegg 6 Dimensjonering felles terminal – Alternativ 2B

Kalkyle areal felles terminal utenriksfergene 2022		COLOR L 0930-1400 DFDS 1030-1500 ALTERNATIV 2B		MAKS TIME ✓ m/flexibruk funksjon (arealer) ✓ m/flexibruk rederier (oppstilling) u/preboarding biler		
		Volum	Meter	Areal oppstilling m2	Kjøre- og møvrering s-areal	Areal totalt m2
Passasjerer (begge skip)	CL/DFDS	3 960				
Kaiareal fergeterminal						5 700
Cruise						5 800
Toll						700
Driftsområde pir (skip)						4 500
Terminalbygg (utearealer bakkeplan)						
Sum 1 Kaiarealer og bygg						16 700
Adkomst personbiler og busser for utsjekk (4-6 lanes)			457	1 371	685	2 056
Adkomst lastebiler for utsjekk			335	1 339	1 071	2 411
Avkjøring (60% dekkskapasitet)			1 615	5 047		5 047
Sum 2 Adkomst og utkjøringsarealer			2 407	7 757	1 757	9 514
Personbiler ombord (pax=3)	50%/60%	714	3 960	12 871	1 287	14 158
Busser ombord		14				
Semitrailere/vogntog m/sjåfør		70				
Trailere u/sjåfør (inng+utg)		140				
Bilimport (inng)		45				
Sum 3 Oppstillingsarealer		983	11 105	36 544	10 997	28 513
Langtidsparkering (eventuelt)	15%/10%	364	2 182	6 545	3 272	9 817
Korttid/handicap		70	420	1 260	630	1 890
Taxi/kiss & ride (drop-off)	10%/10%	79	475	1 426	713	2 138
Kollektivt	15%/10%					
Gående	10%/10%					
Sightsingbusser/linjebusser		20	320	1 200	600	1 800
Sum 4 Parkering/drop-off/taxi		533	3 077	9 230	4 615	15 646
Totalt		1 516	16 589	53 532	17 369	70 372
Totalt u/cruise (m/langtidsparkering)						64 572
Totalt u/cruise og langtidsparkering						54 755

Vedlegg 7 Trafikkvurderinger



Oslo Havn

Felles terminal for utenriksfergene

NOTAT, TRAFIKKVURDERINGER

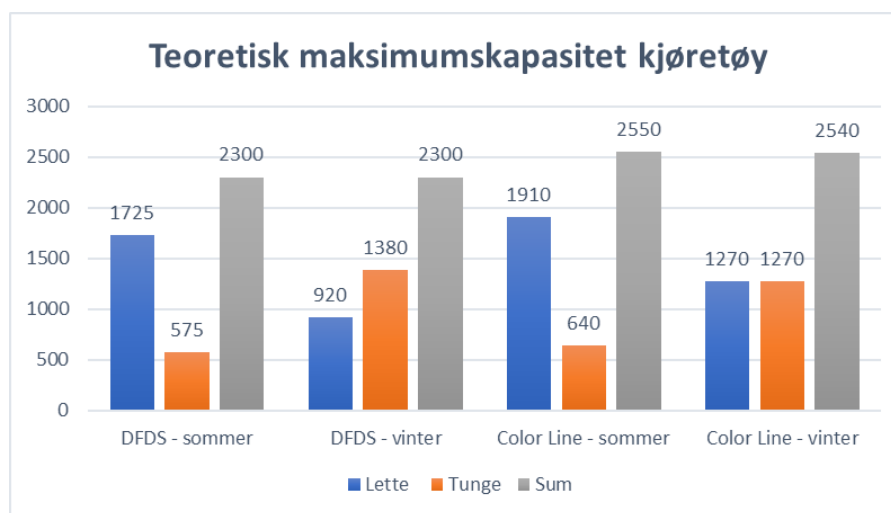
Civitas v/Olav Fosli 10.06.2022



Trafikkgrunnlag

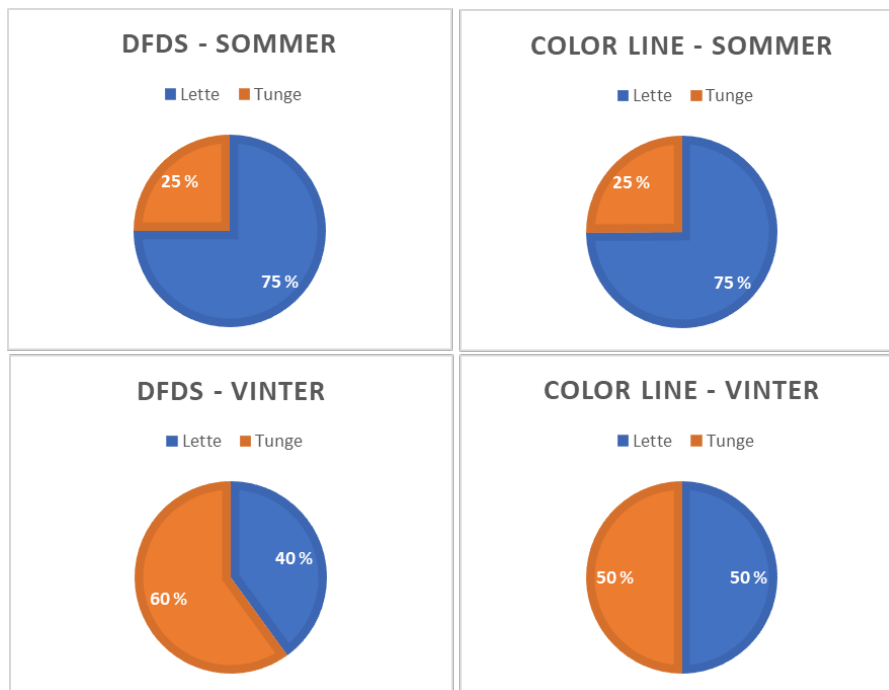
Utenlandsfergene har et sammensatt kundegrunnlag. Det består av både godstransport, ferie- og fritidsreiser og andre reiseformål.

Trafikksammensetningen varierer mye over året. Andelen lette kjøretøy er naturligvis langt høyere om sommeren som følge av høysesong for feriereiser til Danmark og Tyskland. Under er en oversikt over teoretisk maksimumstrafikk til/fra fergene og fordelingen mellom lette og tunge kjøretøy.



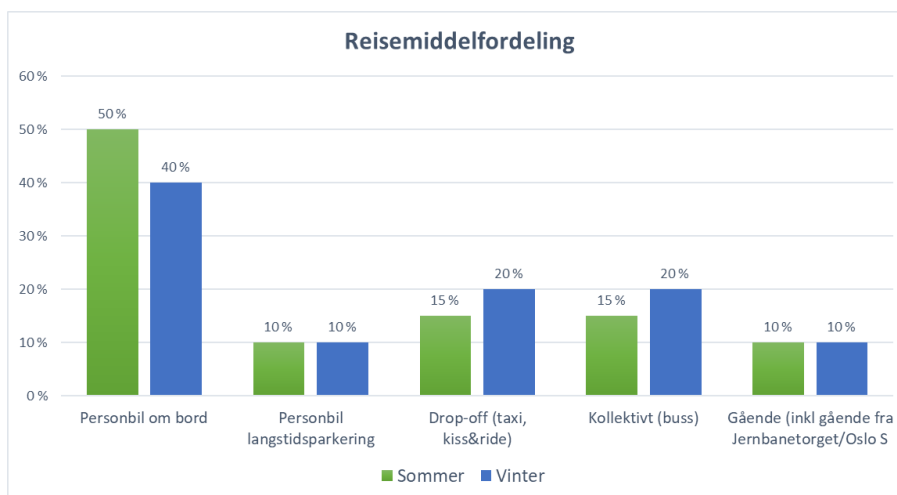
Figur 1 Teoretisk maksimumskapasitet for kjøretøy om bord etter årstid.

På sommertid er andelen tunge kjøretøy 25 prosent hos begge fergeselskapene, mens den om vinteren utgjør 50 prosent hos Color Line og 60 prosent hos DFDS. Total teoretisk maksimumstrafikk er tilnærmet lik over året.



Figur 2 Fordeling lette og tunge kjøretøy basert på teoretisk maksimumskapasitet etter fergeselskap og årstid

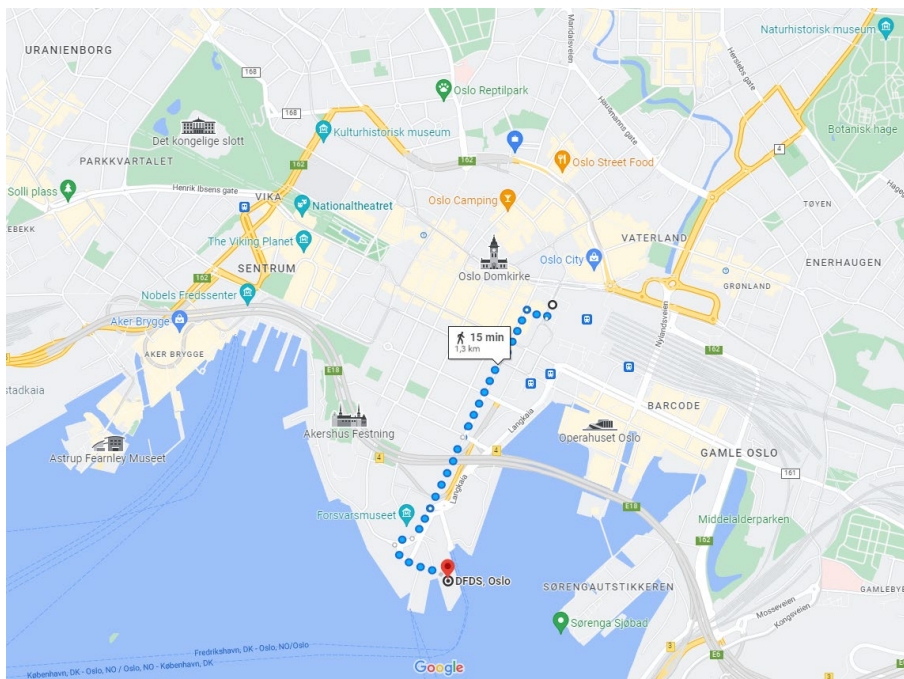
Figuren under viser et estimat på reisemiddelfordelingen blant fergepassasjerene på DFDS og Color Line som er lagt til grunn i utredningen.



Figur 3 Reisemiddelfordeling passasjerer

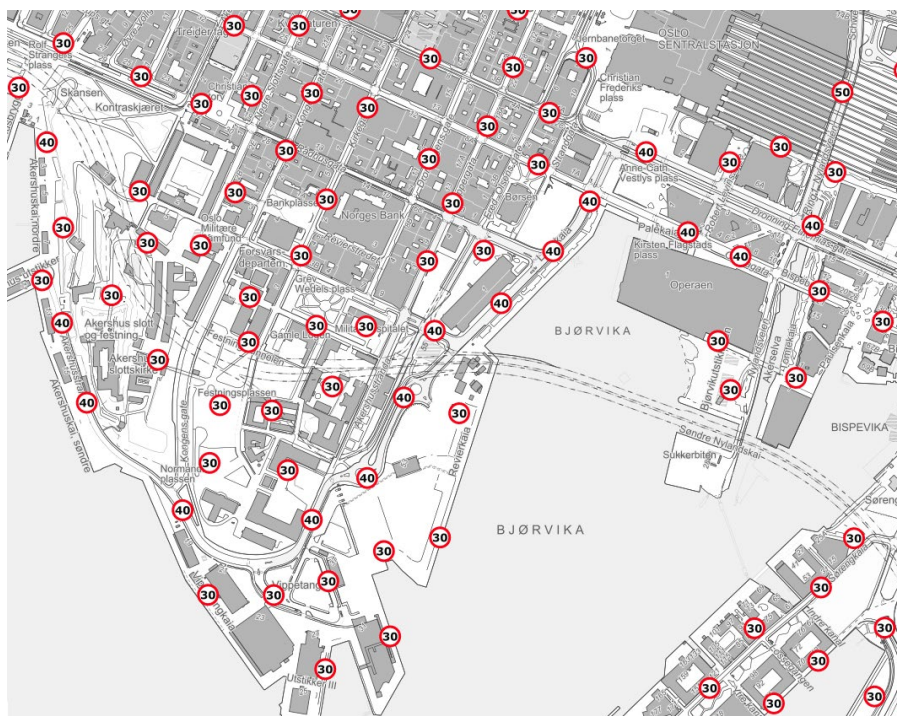
Gang/sykkel

For de spreke og med lite bagasje, er Vippetangen tilgjengelig fra store deler av Oslo sentrum innen 15-20 minutters gangavstand. Tilsvarende er store deler av indre by og deler av ytre by tilgjengelig med sykkel. Det betyr at en rekke hotell, museer, institusjoner og andre aktuelle målpunkter er innen rekkevidde til fots eller med sykkel.



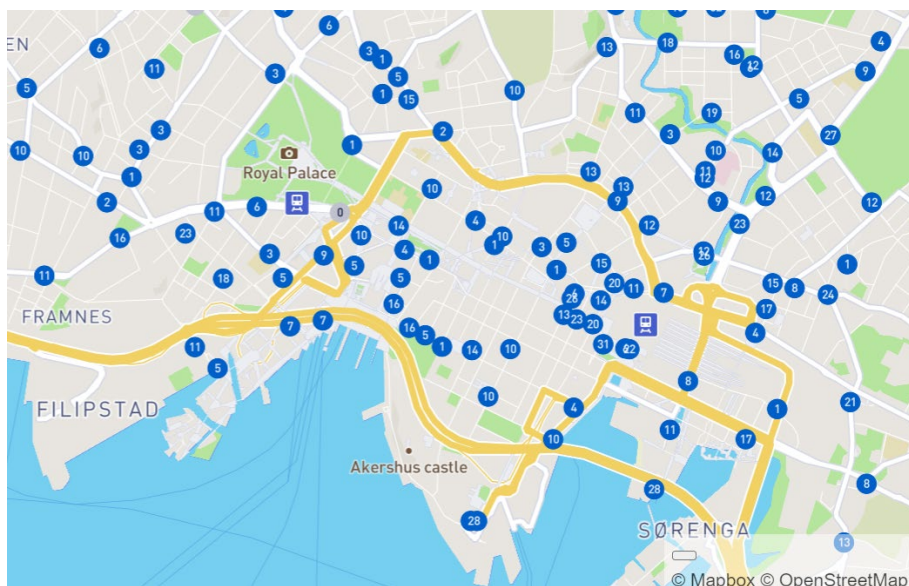
Figur 4 Korteste gangtrasé mellom Jernbanetorget og DFDS. Kilde: Google maps

Fartsgrensene på lokalvegnettet er i hovedsak 30 km/t, mens Langkaia har 40 km/t. Lave fartsgrenser bidrar til mindre risiko for myke trafikanter i å bli involvert i alvorlige ulykker og gir økt trygghetsfølelse.



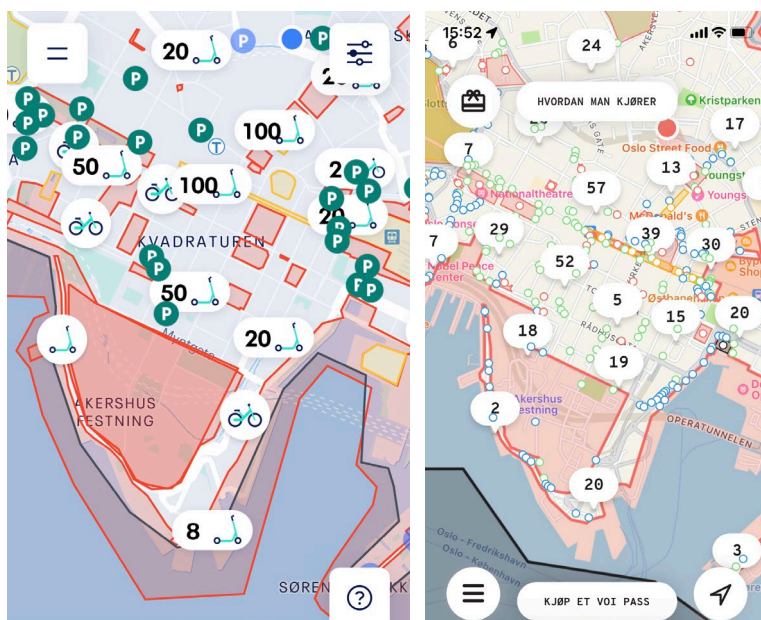
Figur 5 Fartsgrenser. Kilde PBE

Det er antatt at andelen som tar med sykkel om bord er svært lav. Det er trolig også få som bruker sykkel og parkerer ved terminalen pga fare for tyveri når den blir stående over tid. Sykkel er imidlertid også tilgjengelig som tilbringertransport til/fra ferga via bysykkelordningen og andre delte mobilitetsløsninger for mikromobilitet som elsparkesykler. Kartet under viser plassering av bysykkelstativ og antall ledige bysykler. Det viser at det er et bysykkelstativ med 28 tilgjengelige sykler innen kort gangavstand fra terminalen på Vippetangen på det tidspunktet skjermdumpen ble tatt.



Figur 6 Tilgjengelige bysykler i Oslo sentrum. Skjermdump oslobysykel.no 2.6.2022 ca kl 08:00

Illustrasjonen under viser tilsvarende øyeblikksbilde for tilgjengeligheten til elsparkesykler fra Tier og Voi på Vippetangen og deler av Oslo sentrum. Det er også andre utleiefirmaer for elsparkesykler i Oslo som kan være aktuelle for noen reisende.

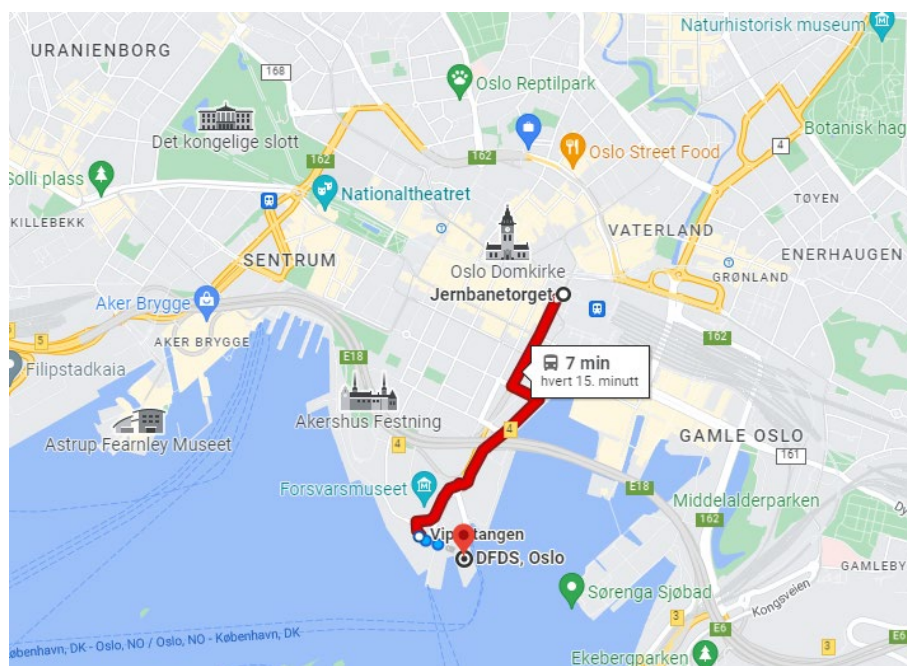


Figur 7 Tilgjengelige elsparkesykler fra Tier (t.v) og Voi (t.h) i Oslo sentrum. Kilde: Tier og Voi

Kollektivt

Nærmeste bussholdeplass fra Vippetangen terminal ligger kun ca 150 meter i gangavstand som utgjør 1–2 minutters gangtid. Den betjenes av busslinje 60 Tonsenhagen–Vippetangen. Bussen stopper ved Jernbanetorget som gir mange muligheter til omstigning. Jernbanetorget er Norges største kollektivknutepunkt med et svært omfattende nasjonalt, regionalt og lokalt kollektivtilbud. Her stopper en rekke fjerntog, ekspressbusser, regionbusser, bybusser, T-bane og trikkelinjer.

Linje 60 har 15 minutters frekvens store deler av driftsdøgnet. På kveld og søndager er det halvtimesruter. Det betyr at det er kvartersavganger ved alle avgangs- og ankomsttider for fergene på Vippetangen med unntak av søndager. Bussen har en rutetid på 5 minutter fra Jernbanetorget til Vippetangen, mens figuren under inkluderer gangtid til/fra holdeplass.



Figur 8 Busstilbud mellom Oslo S/Jernbanetorget og DFDS. Kilde: Google maps

Gangavstanden fra Jernbanetorget, Oslo S og Oslo bussterminal til fergeterminalen på Vippetangen er om lag 1300 meter som tar om lag et kvarter å gå ved normal gangfart. For spreke med lett oppakning er dette en overkommelig avstand, men oppfattes som for langt for mange, særlig for dem som har en del bagasje eller små barn.

Som etterfølgende figurer viser, vil en eventuell ny felles fergeterminal på Vippetangen gi økt marked for buss og trolig behov for å øke kapasiteten i periodene etter ankomst og før avgang. Det kan skje ved å sette inn flere

avganger på eksisterende linje, lengre busser, dubleringer eller nye linjer. Ved samtidig ankomst, tyder estimatet på om lag 50 prosent økt etterspørsel etter kollektivtrafikk i perioden hvor fergene tømmes. Ved tidsforskyving vil behovet for økt toppkapasitet i forhold til i dag trolig være minimal, siden etterspørselen vil fordeles over lengre tid i en periode hvor det normalt er ledig kapasitet på kollektivtrafikken. Det kan likevel bli behov for noe styrking.

Behovet for økt kapasitet vil først og fremst være knyttet til fergeankomstene (formiddag) hvor etterspørselen er mer konsentrert i tid, mens det er større spredning på tidspunkt for når passasjerene ankommer fergene på tidlig ettermiddag.

Et forsterket kollektivtilbud vil gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt til/fra terminalen og kan redusere behovet for tilbringertransport med bil/taxi. Fergeselskapene bidra til økt kollektivandel ved å markedsføre muligheten for å reise kollektivt mer aktivt.

Figuren under viser estimat for antall som reiser med buss (linje 60). Tall for gående inkluderer både dem som går/sykler hele veien til/fra målpunktet og dem som går til/fra andre kollektivtilbud i Oslo sentrum som Jernbanetorget i sommerhalvåret. Det betyr at tall for gående gir indikasjon på hvor mange som går i gatenettet mellom terminalen og Oslo sentrum.

Det er tilrettelagt for fotgjengere i de fleste gater i sentrum i form av fortau og fotgjengerfelt. Første delen av går langs med terminalområdet, og tilbyr lite opplevelser underveis (Figur 8).



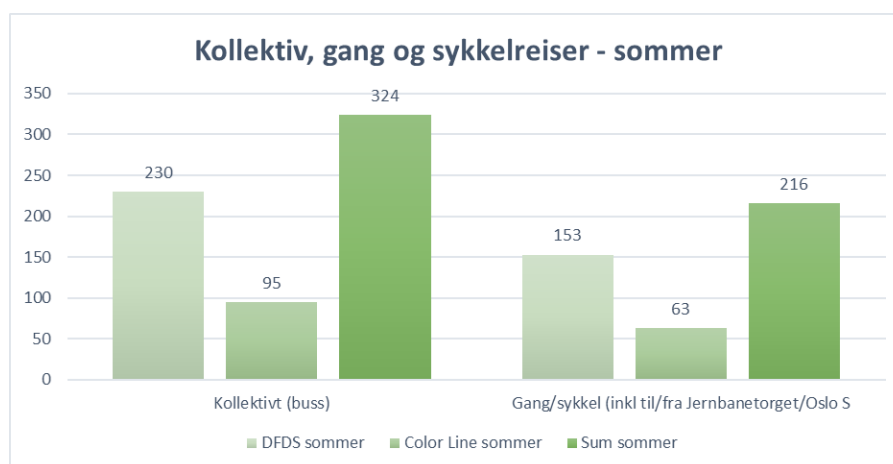
Figur 9 Korteste gangtrasé fra terminalen til Jernbanetorget går langs cruisterminalen og nedkjøringsrampe til E18. Bilde: Google mai 2019.

Siste delen går gjennom kvadraturen med mer variert arkitektur og aktive fasader som for eksempel i Skippergata (Figur 9), men ikke alle føler seg helt trygge eller bekvemme i denne delen av Oslo sentrum.



Figur 10 Skippergata er en av gatene som gir kortest gangtid fra terminalen til Jernbanetorget. Bilde: Google mai 2019.

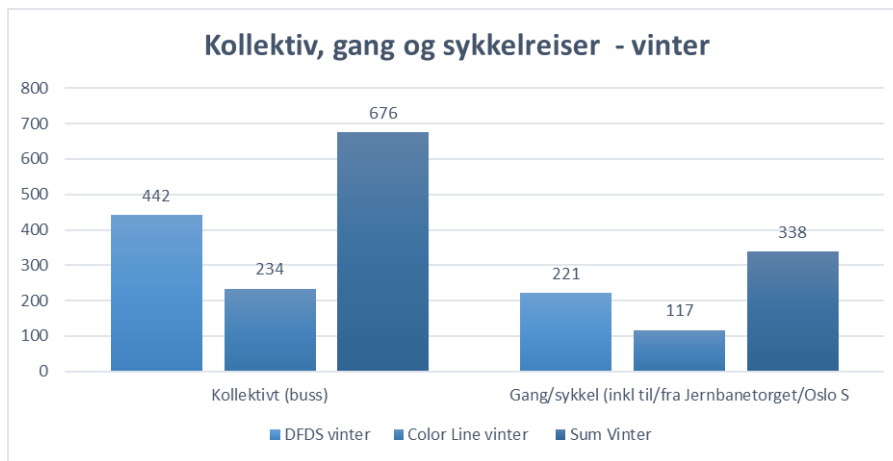
Fotgjengertrafikken som fergetrafikken skaper, vil utgjøre en mindre andel av gangtrafikk i Oslo sentrum. Det antas at det er tilstrekkelig kapasitet for å avvikle den på en trygg måte. Det kan imidlertid være aktuelt å utvide fortau og gjøre gangstrekningene mer attraktive på andre måter. Studier¹ viser at gående er villig til å gå betydelige lengre dersom omgivelsene oppleves som attraktive og stimulerende. Det kan bidra til å øke andelen rene gangreiser og gange som en del av en kollektivreise.



Figur 11 Estimert antall kollektiv-, gang- og sykkelreiser til Vippetangen terminal i sommerhalvåret

Etterfølgende figur viser tilsvarende tall for vinterhalvåret.

¹ Bl.a. UA-rapport 82/2016 og H. Hillnhütter (2016) Pedestrian Access to Public Transport. Doktoravhandling ved Universitetet i Stavanger

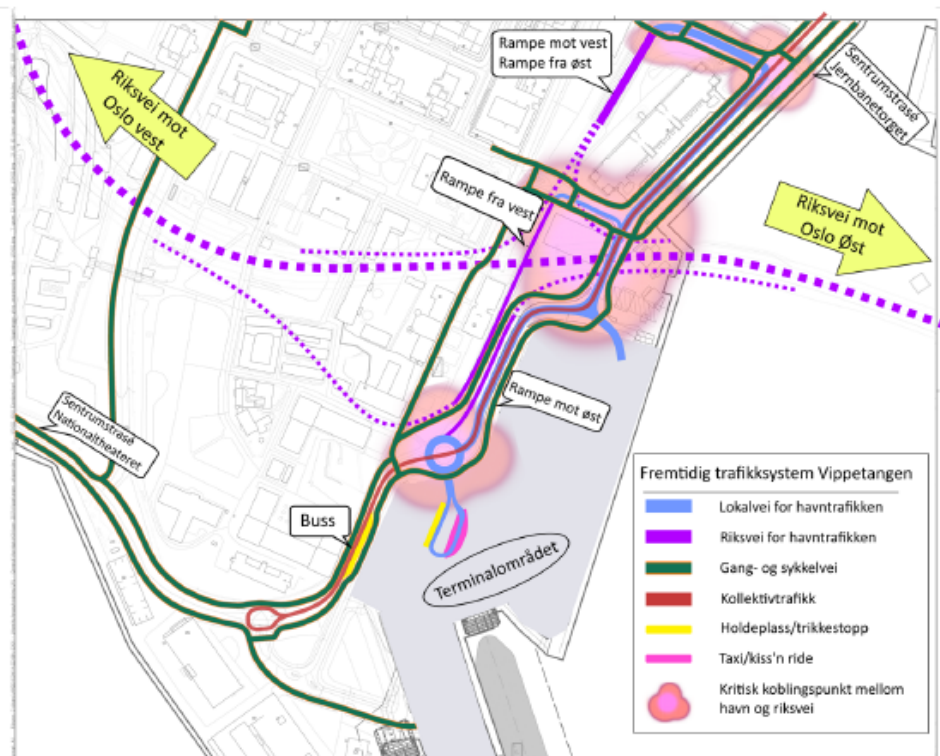


Figur 12 Estimert antall kollektiv-, gang- og sykkelreiser til Vippetangen terminal i vinterhalvåret

Veitrafikk

I illustrasjonen nedenfor vises trafikksystemet ved Vippetangen. Sommeren 2021 er krysset ved nordre adkomst til terminalområdet bygget om.

Trafikken fra fergene som skal østover og nordover har svært god tilknytning til Operatunnelen. Trafikken vestover mot E18 må kjøre gjennom flere signalregulerte kryss i sentrumsgatene. Normalt er kryssene kritiske punkter for trafikkavviklingen. Ved kø, kan det derfor lønne seg å lede deler av trafikken mot vest ned i Operatunnelen retning øst som kan snu i rundkjøringen ved Grønlia. Dette gir en del lengre trasé, men kan gi tidsmessige gevinster sammenlignet med å kjøre i sentrumsgatene dersom det skulle oppstå kø. Det bør vurderes endret skilting (evt. variabel skilting) for å lede mer av trafikken mot vest via Grønlia. Det er ventet at det vil bli mer vanlig framover å bruke GPS med sanntidsinformasjon om fremkommelighet og flere vil da få anvisning om alternative ruter med redusert reisetid og dermed avlaste de signalregulerte kryssene.



Figur 5. Trafikksystem på Vippetangen. Kilde: Cowi

I dimensjoneringsgrunnlaget legges det til grunn en maks dag med samlet 704 biler og 88 tyngre kjøretøy inngående med fergene og det samme antallet utgående. Ved samtidig ankomst og avgang vil tømning av begge båtene skje samtidig innenfor samme time, dvs. 792 kjøretøy pr. time. Utkjøringen av båtene skal ideelt skje innenfor en halvtime, det vil si 26,4 kjøretøy pr. minutt eller 2,3 kjøretøy pr. sekund. Med forutsetning om «tresekunders-regelen», vil det ta 39,6 minutter å få kjørt ut alle bilene.

Det antas at hoveddelen av biltrafikken vil fordeles på østlig og vestlig retning i E18 Operatunnelen, med noe mer i østlig retning pga større marked i Nordøst- og sørkorridoren. Videre antas at en mindre andel vil kjøre på lokalveinettet og evt via Ring 1, 2 eller 3 og/eller rv. 4 til områder nord for Vippetangen.

Det legges videre til grunn at ankomst av personbiler som skal reise ut med båtene fordeler seg over to timer, dvs. 396 pr. time, eller 6,6 pr. minutt. Belastningen på vegnettet inn til Vippetangen vil dermed være langt lavere enn ut fra fergene. Her er trolig kapasitet på adgangskontrollen (antall luker og tid pr kjøretøy) mer dimensjonerende og dermed bestemmende for eventuell kø på vegnettet, enn selve vegnettet. Ved tidsforskyvet avreise, vil dette kunne løses som i dag med omtrent samme maksimumsbelastning, men med ca én time lenger periode med økt belastning i forhold til i dag.

I tillegg er det forutsatt at det ankommer ca. 150 biler innenfor samme tidsintervall (2 timer) som benytter langtidsparkering, hvis et slikt tilbud

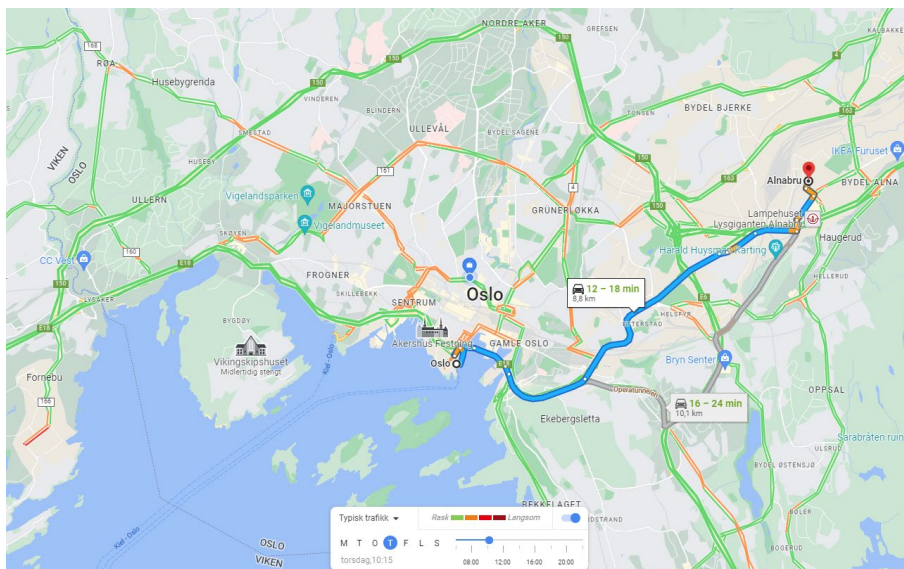
etableres. Disse vil trolig ikke kjøre inn på terminalområdet og belaste adgangs-kontrollen av kjøretøy, men parkeres på utsiden og passasjerene vil gå til fots siste etappe inn til passasjerterminalen. Ved en tidsforskyvning av ankomst og avgang med en halv time for hver av båtene i hver retning (1 time til sammen), vil den ene båten kunne tømmes timen før den andre, dvs. 396 kjøretøy pr. time eller 13 kjøretøy pr. minutt innenfor en halvtime. Det legges videre til grunn at ankomst av personbiler som skal med båten fordeler seg over tre timer, dvs. 264 pr. time, eller 4,4 pr. minutt.

I tillegg ankommer ca. 150 biler innenfor samme tidsintervall (3 timer) som benytter langtidsparkering, hvis et slikt tilbud etableres.

I tabellen nedenfor vises en oversikt.

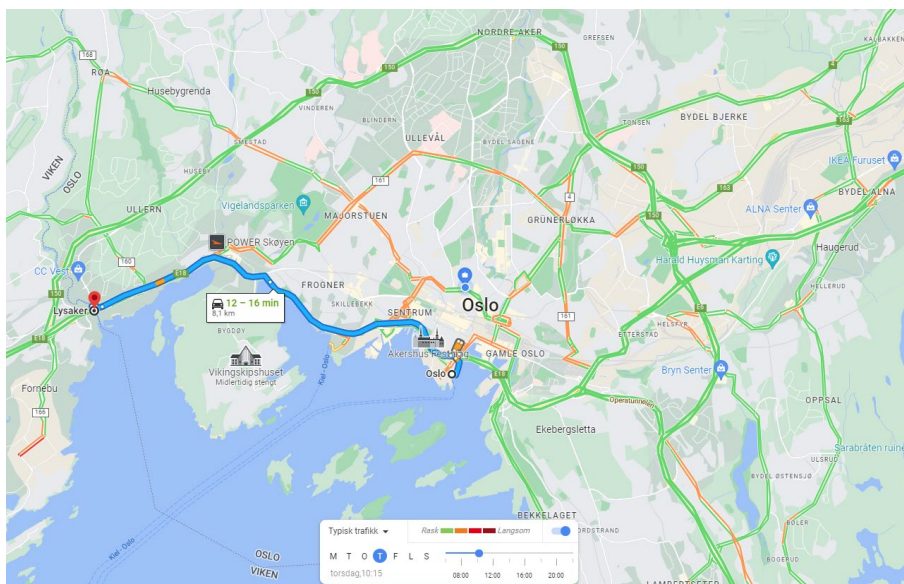
	Samtidig ankomst/avgang	Differensiert ankomst/avgang
Ankomst til Oslo		
Kjøretøy/time (maks)	792	396
Kjøretøy/minutt (maks)	26	13
Avgang fra Oslo		
Kjøretøy/time (maks)	396	264
Kjøretøy/minutt (maks)	7	4
Langtidsparkering/time (maks)	75	50
Langtidsparkering/minutt (maks)	2	1

Kartillustrasjonene under viser at dagens trafikk fra fergene om formiddagen og til fergene tidlig ettermiddag avvikles normalt med god framkommelighet mellom terminalen og hovedvegnettet og at det er vanligvis lite kø på vegnettet i Osloområdet når trafikken til/fra fergene skjer. Det er vist eksempel på kjøretrasé mot Alnabru og mot Lysaker for å vise trafikkbildet for påkjøring til hovedvegnettet på E18 i begge retninger.



Figur 13 Typisk kjøretid fra fergeterminalen til Alnabru torsdager kl 10:15. Kilde: Google maps

De fleste hovedvegene er markert med grønt som indikerer god framkommelighet. Deler av Ring 1, Ring 2 og en del lokalveier er markert med oransje som tyder på noe redusert framkommelighet. Her er det imidlertid mange signalanlegg som medfører periodevis korte stans også utenom rush som påvirker datagrunnlaget. Ingen vesentlige deler av vegnettet er markert med store forsinkelser (rødt og mørkerødt).



Figur 14 Typisk kjøretid fra fergeterminalen til Lysaker torsdager kl 10:15. Kilde: Google maps

Siden oppmøtetid til fergene er minimum 1 time før avgang, vises framkommeligheten til Vippetangen kl 1500.

Som Figur 15 viser, foreligger det ikke trafikk tall for tilstøtende vegnett til Vippetangen terminal og til/fra rampene til E18 Operatunnelen. Det er få andre målpunkt ved Vippetangen som generer biltrafikk enn fergeterminalen, slik at det er grunn til å anta at trafikken til/fra fergene utgjør.



Figur 15 Registrert trafikk (ÅDT) på vegnettet ved Vippetangen. Veier som ikke er markert med rødt, mangler datagrunnlag. Kilde: Oslo kommune PBE/Statens vegvesen

Med en timestrafikk på under 400 i maksimumstimen ved forskyvet avgangstider, og med antatt lite annen biltrafikk (særlig utenom normale rushperioder) bør dette kunne avvikles på en tilfredsstillende måte omtrent som i dag.

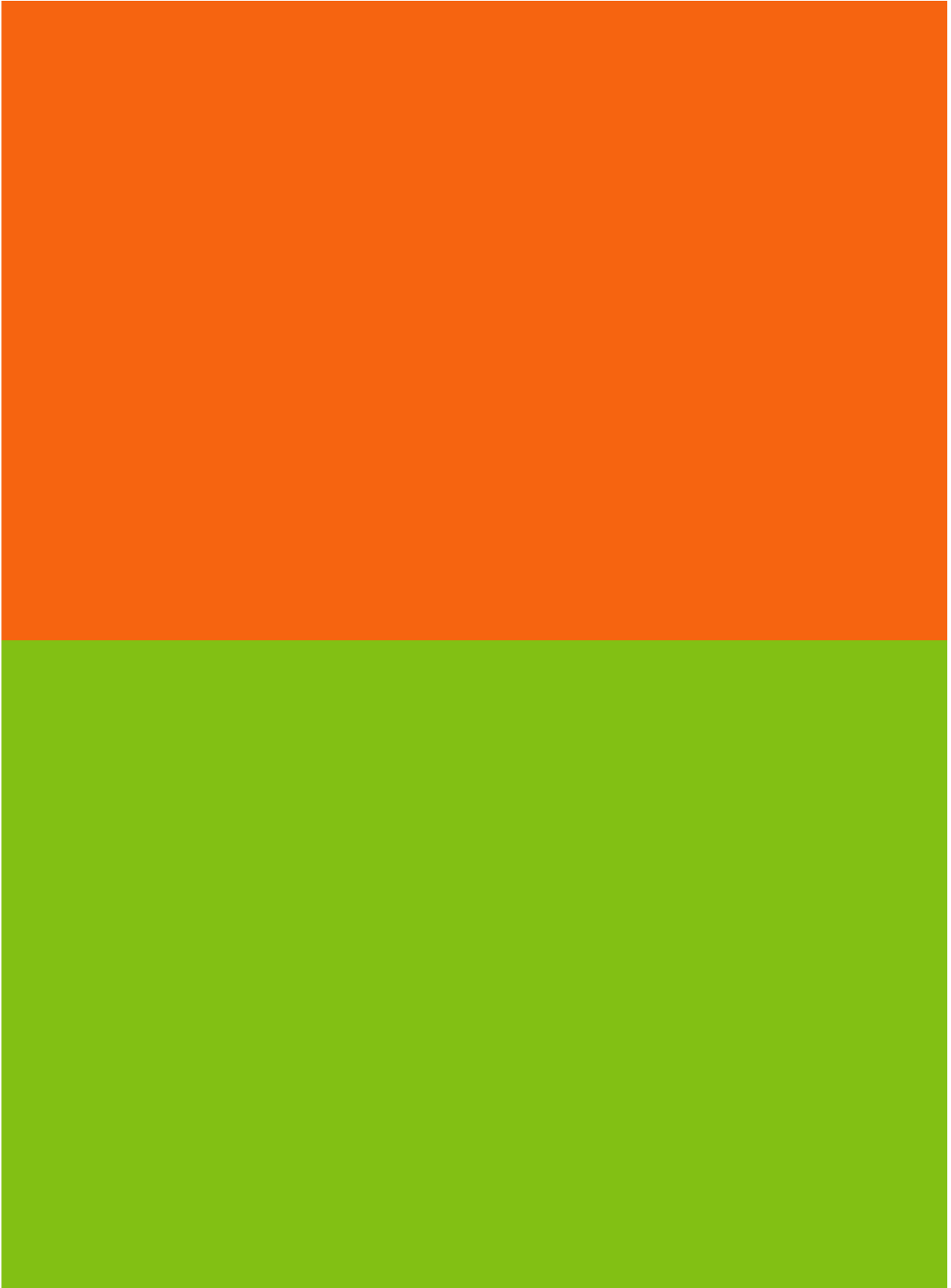
Med samtidig innkjøring vil det i maksimumstimen være inntil 800 kjøretøy. Dette representerer en betydelig økt trafikk sammenlignet med dagens situasjon. Vi anbefaler at dersom det legges opp til samtidig ankomst og avgang med fergene, bør det gjøres grundigere trafikkanalyser med vekt på kapasitet i kryss, siden dette vil gi vesentlig mer belastning sammenlignet med i dag. Dersom en kan forskyve ankomsttidene som beskrevet over, betyr det at trafikksituasjonen vil bli omtrent som i dag, men vil strekke seg over en lengre tid. Fortsatt vil imidlertid trafikken avvikles i hovedsak utenom rushtidene, siden første ankomst vil være 0930 og siste 1030.

Dersom fergen med ankomsttid kl 0930 er så forsinket, at utkjøring skjer helt eller delvis samtidig med utkjøring fra ferge med ankomsttid 1030, vil trafikksituasjonen bli som ved samtidig ankomende ferger. Vi legger til grunn

at dette vil skje sjeldent, og at det ikke kan planlegges for det (på tilsvarende måte som at det ikke kan planlegges for ulykker og andre hendelser som skaper forsinkelser) Det kan være nyttig å gjennomgå statistikk for hvor ofte de aktuelle fergene er forsinket for å vurdere risikoen for samtidig utkjøring². Dersom derimot begge fergene er tilnærmet like forsinket (for eksempel som følge av vær-situasjonen), vil ikke det imidlertid påvirke utkjøringen i liten grad.

Ved fergeavreise fra Oslo, vil trafikken fordele seg over lengre tid. Også her vil det meste av trafikken være avvirket før rushtrafikken setter inn for alvor, siden det normal oppmøtetid er 1-2 timer før avgang. Her vurderes risikoen for trafikale virkninger av forsinket avgang som liten, siden de fleste vil møte til fastsatt tid.

² Ikke vært rom for å innhente statistikk for ankomsttider i dette prosjektet.



Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
32/22	Havnestyret	15.06.2022

Arkivsak: 22/232 - 1

Saksbehandler: Carl Johan Hatteland /

Studietur Havnestyret

Saken gjelder:

Ved utnevnelsen av nye havnestyreter hvert fjerde år, så har det blitt en tradisjon å reise på en studietur i første del av perioden. Havnestyret har derfor bedt administrasjonen utarbeide forslag til studietur.

Som Oslo havn, opererer alle havner i en kontekst. Variasjoner i kontekst gjør at vi kan reflektere og lære mye også om oss selv. Av og til er det ønskelig å snevre inn variasjonen (f.eks. tematisk) for å fokusere (f.eks. på marked, teknologi, klima/miljø, byutvikling, e.l.), andre ganger er det ønskelig med større variasjon for å skape perspektiv på hvilke roller og funksjoner havna har.

I dette tilfellet er det ønskelig med stor variasjon for å skape perspektiv på roller og funksjoner som har eller kan få betydning for videre havneutvikling i Oslo havn. Det gjør at vi ser på havner med til dels svært ulik kontekst fra Oslo havn. Det kan være mht. størrelse, eierskap, ansvars- og aktivitetsområde, sosiale forhold, marked, nedslagsfelt,

industrielle-, geografiske-, politiske- og demografiske forhold. Vi ser i hovedsak på havner utenfor Europa eller i randsonen av Europa.

Havnene som har vært vurdert er: Boston og New York/New Jersey i USA/Nord-Amerika, Tangier i Marokko/Nord-Afrika og Malta i Europa. Asiatiske havner har vært vurdert, men av hensyn til usikker status spesielt mht. Covid-situasjon/begrensninger, samt at dagens forsyningskjeder fra Asia er relativt kjente og veletablerte, ser vi primært i retning sør og vest for Europa.

USA:

(Noen) Amerikanske havner skiller seg fra Europeiske havner ved at de også har et langt bredere ansvarsområde innenfor transport og logistikk, som kan omfatte lufthavner, broer, tunneler, buss- og baneterminaler, m.m. New York og New Jersey er svært omfattende (deres budsjett er litt mindre enn Oslo kommunes samlede driftsbudsjett), mens Boston er noe smalere med bare havne- og lufthavn fasiliteter. Mens Boston ser mot New England som sitt nedslagsfelt med ca. 14 mill. innbyggere, så ser New York og New Jersey mot et nedslagsfelt som er godt over 20 mill. innbyggere. Mens New York og New Jersey er svært mye større enn Oslo havn, er de offentlige havneterminalene i

Boston mer sammenlignbare med Oslo havn. Begge havner er ambisiøse mht. samfunnsoppgaver i sine omgivelser, men vektingen av f.eks. verdi- og jobbskaping samt sosiale forhold er langt viktigere her (og andre steder i verden) enn i Oslo og Norge. Begge havnene har planer for reduksjon av klimagasser og langsiktige masterplaner. Mht. byutvikling kan nok Boston være mer håndterlig og avgrenset enn New York/New Jersey, men New York/New Jersey er kanskje mer interessant mht. å se helhetlig på et regionalt transportsystem.

I motsetning til Norge (og Europa) som er en samling av mange relativt små åpne økonomier med stor handel mellom landene, er mesteparten av handelen i USA intern (i og mellom stater i USA). Mens import/eksport som andel av BNP i USA er 25-30 %, er tilsvarende andel for Norge er 65-70 %, Tyskland 87 % og Danmark 103 %. USA er med andre ord i større grad selvforsynt og innadvendt mht. handel, mens Norge og Europa generelt sett er mer utadvendt og avhengig av internasjonal handel.

Det er altså ikke likheter mellom havner i USA og Oslo/Norge som er interessant, men ulikhetene.

Afrika/Middelhavet:

Tilsvarende gjelder havner i Afrika og øyer i Middelhavet, der ulikheter gjør at havnene har fått ulike roller og funksjoner.

Tangier ligger i Marokko i Nord-Afrika ved Gibraltar-stredet i Middelhavet med kort avstand (ferge) til Spania. Det er et moderne havnekompleks bygget fra 2003/2007 etter en overordnet nasjonal plan for å etablere Marokko som et nav i handelen mellom Afrika og Europa, og der tidligere havneområder i Tangier by er blitt byutviklet med ferge- og cruisevirksomhet. Det er utviklet frihandelssoner (industrisoner) og det er inngått handelsavtaler med EU. Havnen er svært stor (100 mill. tonn og 9 mill. teu), den største i Afrika, og har stor trafikk med Europa. Afrika (og særskilt Nord-Afrika) er til dels integrert med deler av Europa (spesielt Spania og Frankrike), og har industrielle kapasiteter og ressurser som gjør handel og samkvem av gjensidig interesse. Norges handel med Marokko er 5-700.000 tonn per år. Tangier var i 2022 vertskap for AIVPs konferanse som omhandler by-havn relasjoner, og Tangier trekkes (som Oslo) fram som godt eksempel på dette.

Malta er en øy i Middelhavet som er en del av Europa. Malta Freeport og Valetta er de havnene som gir grunnlag for variasjon i tillegg til at Malta er en øy (som derfor forutsetter forsyning på sjø). Mens Malta Freeport er et utviklet havneområde, er Valetta (som Oslo) et havneområde som er historisk integrert i byen (eller omvendt – det hadde ikke vært en by uten havna).

Malta freeport er en omlastingshub som sprer last fra store oversjøskip til mindre feederskip som går til og fra havner i Middelhavet, og der svært mye av lasten ikke skal til Malta. Valetta står for mesteparten av forsyningen av varer til Malta (som Oslo Havn gjør for Oslo), og har utstrakt passasjertrafikk (ferger og cruise). Det som gjør Malta interessant, foruten strategisk lokasjon, er avhengigheten av at nesten all forsyning må skje sjøveien og at denne nødvendigheten blir så synlig.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Havnestyret har bedt administrasjonen om å fremme forslag til studietur for havnestyret.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Ja, en studietur vil medføre reise- og oppholdskostnader som vil variere til dels mye avhengig hvor langt man drar.

Budsjettmessige forhold:

Havnedirektørens vurderinger:

Havnedirektøren mener det er fornuftig for havnestyret å dra på studieturer med jevne mellomrom, da det gir nye perspektiver, økt kompetanse, skaper relasjoner samtidig som havnestyremedlemmene seg imellom og opp mot havneadministrasjonen blir mer sammenspleiset både faglig og fagligsosialt.

Da det i revidert strategiplan legges opp til et økt fokus på havnedrift og havneutvikling, så foreslås det også at dette blir hovedfokus for studieturen.

Primært vil administrasjonen – like mye av praktiske og reisetekniske årsaker som av programmessige årsaker – anbefale å forberede et studiebesøk til Tangier eller Malta, kanskje med Tangier som førsteprioritet. Dersom havnestyret foretrekker at det forberedes et studiebesøk til USA anbefales Boston som førsteprioritet (på grunn av mer håndterlig størrelse/avgrensing).

Tyngdepunkt og formål for studiebesøk anbefales å anlegges bredt med tanke på havnas rolle og funksjon i byen/regionen/landet med tanke på transportbehov, verdiskaping og sosiale forhold (inkl. miljø), samt hvor integrert havna er i et overordnet/politisk plan- og styringsperspektiv.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

-

Havnedirektøren fremmer ikke forslag til vedtak, men legger opp til en åpen diskusjon i havnestyret mht. hva det ønsker å vektlegge og hvor det ønsker å reise.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Einar Marthinussen
kommersiell direktør

Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
32/22	Havnestyret	15.06.2022

Arkivsak: 22/232 - 1

Saksbehandler: Carl Johan Hatteland /

Studietur Havnestyret

Saken gjelder:

Ved utnevnelsen av nye havnestyreter hvert fjerde år, så har det blitt en tradisjon å reise på en studietur i første del av perioden. Havnestyret har derfor bedt administrasjonen utarbeide forslag til studietur.

Som Oslo havn, opererer alle havner i en kontekst. Variasjoner i kontekst gjør at vi kan reflektere og lære mye også om oss selv. Av og til er det ønskelig å snevre inn variasjonen (f.eks. tematisk) for å fokusere (f.eks. på marked, teknologi, klima/miljø, byutvikling, e.l.), andre ganger er det ønskelig med større variasjon for å skape perspektiv på hvilke roller og funksjoner havna har.

I dette tilfellet er det ønskelig med stor variasjon for å skape perspektiv på roller og funksjoner som har eller kan få betydning for videre havneutvikling i Oslo havn. Det gjør at vi ser på havner med til dels svært ulik kontekst fra Oslo havn. Det kan være mht. størrelse, eierskap, ansvars- og aktivitetsområde, sosiale forhold, marked, nedslagsfelt,

industrielle-, geografiske-, politiske- og demografiske forhold. Vi ser i hovedsak på havner utenfor Europa eller i randsonen av Europa.

Havnene som har vært vurdert er: Boston og New York/New Jersey i USA/Nord-Amerika, Tangier i Marokko/Nord-Afrika og Malta i Europa. Asiatiske havner har vært vurdert, men av hensyn til usikker status spesielt mht. Covid-situasjon/begrensninger, samt at dagens forsyningskjeder fra Asia er relativt kjente og veletablerte, ser vi primært i retning sør og vest for Europa.

USA:

(Noen) Amerikanske havner skiller seg fra Europeiske havner ved at de også har et langt bredere ansvarsområde innenfor transport og logistikk, som kan omfatte lufthavner, broer, tunneler, buss- og baneterminaler, m.m. New York og New Jersey er svært omfattende (deres budsjett er litt mindre enn Oslo kommunes samlede driftsbudsjett), mens Boston er noe smalere med bare havne- og lufthavn fasiliteter. Mens Boston ser mot New England som sitt nedslagsfelt med ca. 14 mill. innbyggere, så ser New York og New Jersey mot et nedslagsfelt som er godt over 20 mill. innbyggere. Mens New York og New Jersey er svært mye større enn Oslo havn, er de offentlige havneterminalene i

Boston mer sammenlignbare med Oslo havn. Begge havner er ambisiøse mht. samfunnsoppgaver i sine omgivelser, men vektingen av f.eks. verdi- og jobbskaping samt sosiale forhold er langt viktigere her (og andre steder i verden) enn i Oslo og Norge. Begge havnene har planer for reduksjon av klimagasser og langsiktige masterplaner. Mht. byutvikling kan nok Boston være mer håndterlig og avgrenset enn New York/New Jersey, men New York/New Jersey er kanskje mer interessant mht. å se helhetlig på et regionalt transportsystem.

I motsetning til Norge (og Europa) som er en samling av mange relativt små åpne økonomier med stor handel mellom landene, er mesteparten av handelen i USA intern (i og mellom stater i USA). Mens import/eksport som andel av BNP i USA er 25-30 %, er tilsvarende andel for Norge er 65-70 %, Tyskland 87 % og Danmark 103 %. USA er med andre ord i større grad selvforsynt og innadvendt mht. handel, mens Norge og Europa generelt sett er mer utadvendt og avhengig av internasjonal handel.

Det er altså ikke likheter mellom havner i USA og Oslo/Norge som er interessant, men ulikhetene.

Afrika/Middelhavet:

Tilsvarende gjelder havner i Afrika og øyer i Middelhavet, der ulikheter gjør at havnene har fått ulike roller og funksjoner.

Tangier ligger i Marokko i Nord-Afrika ved Gibraltar-stredet i Middelhavet med kort avstand (ferge) til Spania. Det er et moderne havnekompleks bygget fra 2003/2007 etter en overordnet nasjonal plan for å etablere Marokko som et nav i handelen mellom Afrika og Europa, og der tidligere havneområder i Tangier by er blitt byutviklet med ferge- og cruisevirksomhet. Det er utviklet frihandelssoner (industrisoner) og det er inngått handelsavtaler med EU. Havnen er svært stor (100 mill. tonn og 9 mill. teu), den største i Afrika, og har stor trafikk med Europa. Afrika (og særskilt Nord-Afrika) er til dels integrert med deler av Europa (spesielt Spania og Frankrike), og har industrielle kapasiteter og ressurser som gjør handel og samkvem av gjensidig interesse. Norges handel med Marokko er 5-700.000 tonn per år. Tangier var i 2022 vertskap for AIVPs konferanse som omhandler by-havn relasjoner, og Tangier trekkes (som Oslo) fram som godt eksempel på dette.

Malta er en øy i Middelhavet som er en del av Europa. Malta Freeport og Valetta er de havnene som gir grunnlag for variasjon i tillegg til at Malta er en øy (som derfor forutsetter forsyning på sjø). Mens Malta Freeport er et utviklet havneområde, er Valetta (som Oslo) et havneområde som er historisk integrert i byen (eller omvendt – det hadde ikke vært en by uten havna).

Malta freeport er en omlastingshub som sprer last fra store oversjøskip til mindre feederskip som går til og fra havner i Middelhavet, og der svært mye av lasten ikke skal til Malta. Valetta står for mesteparten av forsyningen av varer til Malta (som Oslo Havn gjør for Oslo), og har utstrakt passasjertrafikk (ferger og cruise). Det som gjør Malta interessant, foruten strategisk lokasjon, er avhengigheten av at nesten all forsyning må skje sjøveien og at denne nødvendigheten blir så synlig.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Havnestyret har bedt administrasjonen om å fremme forslag til studietur for havnestyret.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Ja, en studietur vil medføre reise- og oppholdskostnader som vil variere til dels mye avhengig hvor langt man drar.

Budsjettmessige forhold:

Havnedirektørens vurderinger:

Havnedirektøren mener det er fornuftig for havnestyret å dra på studieturer med jevne mellomrom, da det gir nye perspektiver, økt kompetanse, skaper relasjoner samtidig som havnestyremedlemmene seg imellom og opp mot havneadministrasjonen blir mer sammenspleiset både faglig og fagligsosialt.

Da det i revidert strategiplan legges opp til et økt fokus på havnedrift og havneutvikling, så foreslås det også at dette blir hovedfokus for studieturen.

Primært vil administrasjonen – like mye av praktiske og reisetekniske årsaker som av programmessige årsaker – anbefale å forberede et studiebesøk til Tangier eller Malta, kanskje med Tangier som førsteprioritet. Dersom havnestyret foretrekker at det forberedes et studiebesøk til USA anbefales Boston som førsteprioritet (på grunn av mer håndterlig størrelse/avgrensing).

Tyngdepunkt og formål for studiebesøk anbefales å anlegges bredt med tanke på havnas rolle og funksjon i byen/regionen/landet med tanke på transportbehov, verdiskaping og sosiale forhold (inkl. miljø), samt hvor integrert havna er i et overordnet/politisk plan- og styringsperspektiv.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

-

Havnedirektøren fremmer ikke forslag til vedtak, men legger opp til en åpen diskusjon i havnestyret mht. hva det ønsker å vektlegge og hvor det ønsker å reise.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Einar Marthinussen
kommersiell direktør