



REVIDERT STRATEGISK PLAN 2003

Transport, havn og miljø

EN STRATEGI FOR MILJØVENNLIG GODSTRANSPORT

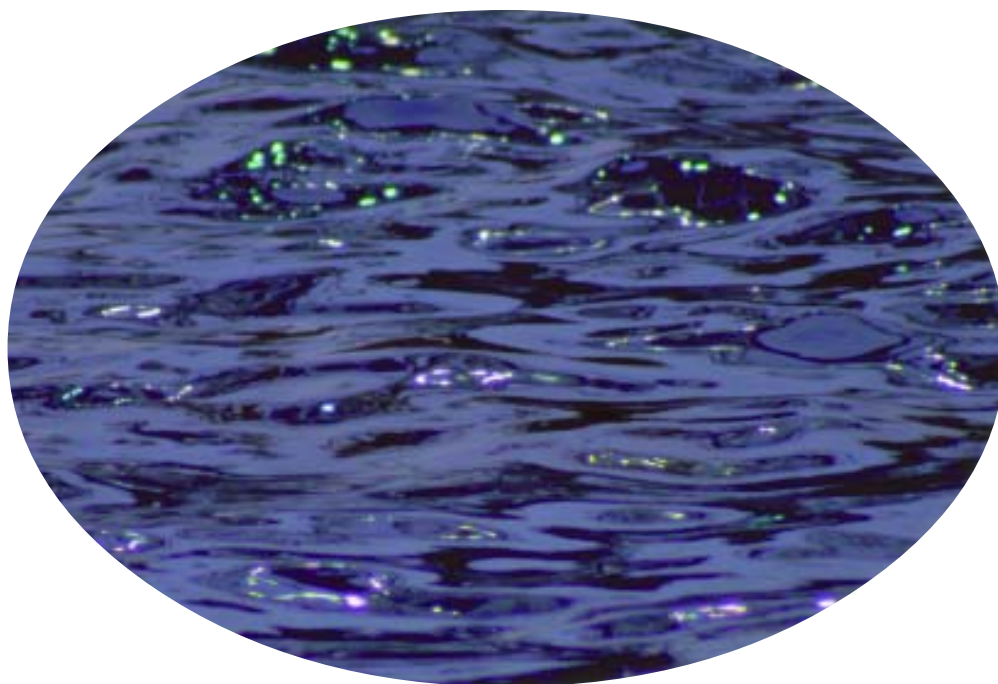
2. UTGAVE JUNI 2003





UTVIKLINGSPLAN FOR OSLO HAVN 2002 - 2011

REVIDERT STRATEGISK PLAN 2003



Transport, havn og miljø

EN STRATEGI FOR MILJØVENNLIG GODSTRANSPORT

2. UTGAVE JUNI 2003

TRANSPORT, HAVN OG MILJØ

Utgiver:

Oslo kommune, Havnevesenet

Postboks 230 Sentrum

0103 Oslo

Tlf.: 23 49 26 00

Faks: 23 49 27 60

E-post: firmapost@ohv.oslo.no

Internett: <http://www.ohv.oslo.no>

Prosjektansvarlig:

Anne Sigrid Hamran

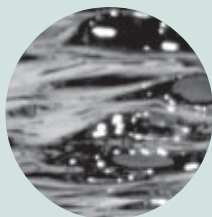
Prosjektleder: Per Gisle Rekdal

Layout: Hilde Flaten

Sats: Idé & Tekst, Hilde Flaten

Trykk: GAN Grafisk as, Oslo

Opplag: 3000



ILLUSTRASJONER:

Foto:

Steve Young side 1, 4, 6, 9, 12, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 25, 36, 40, 43, 48, 50, 52, 57, 58, 59, 60, 64.

Ellen Dalen side 13, 16, 19, 22, 26, 29, 30, 32, 35, 37, 39, 45, 46, 53, 54, 61, 67, 68, 70, 71, 72, 74, 76, 80, 81, 86, 88.

Kart:

Bente Lie

Innhold

INNHold	2
----------------	----------

FORORD	4
---------------	----------

SAMMENDRAG	6
-------------------	----------

1.1	Rammer for virksomheten	6
1.2	Revidert strategiplan med vekt på perioden 2002 - 2011	7
1.3	Oslo havns rolle i dag og i fremtiden	7
1.4	Fristilling av havnearealer og byutvikling	8
1.5	Strategiplanen som et politisk grunnlag for omstillingsprosessen i Oslo havn	8
1.6	Havnestyrets sentrale forutsetninger for planen	8
1.7	Prognoser for gods- og trafikkutvikling - hovedpunkter	9
1.8	Arealutvikling og disponering	10
1.9	Konklusjoner og anbefalinger	11

INNLEDNING	12
-------------------	-----------

2.1	Rammene for den framtidige havnevirksomheten i Oslo	12
2.2	Oslo bystyes Fjordbyvedtak	13
2.3	Havnede-batten i Oslo	14

MILJØ OG ØKONOMI

I TRANSPORTNETTVERKET	16
------------------------------	-----------

3.1	Transport og miljø	16
3.2	Transportkostnader og samfunnsøkonomi	17
3.3	Havnas plass i transportnettverket	17

OSLO HAVN –

ROLLE OG FUNKSJON	18
--------------------------	-----------

4.1	Oslo havns rolle i dag	18
4.2	Oslo havns framtidige rolle	19

REVIDERT STRATEGIPLANS

FUNKSJON OG Plass	22
--------------------------	-----------

5.1	Kommunens oppfølging av Fjordbyen og Revidert strategiplan	24
5.2	Fjordbykontoret	24
5.3	Hensikten med Revidert strategiplan	24
5.4	Planprosessen	25
5.5	Beslutningene	25

RAMMER FOR HAVNEVIRKSOMHETEN	26
6.1 Overnasjonale rammer	26
6.2 Nasjonale Rammevilkår	27
6.3 Markedets krav og forventninger	28
REGIONALE HAVNELØSNINGER	30
7.1 Østmoeutvalget	31
7.2 Fjordbyplanen	31
7.3 Forstudie om havnestrukturen i Oslofjorden	32
7.4 Viken Havneselskap A/S	33
7.5 Ny nasjonal havnestruktur	34
MÅL FOR OSLO HAVN 2002 - 2011 ...	36
8.1 Miljø - et overordnet mål	36
8.2 Havnemiljøet	37
8.3 Oslo havnevesens nasjonale ansvar	38
8.4 Arealeffektivitet	39
ANALYSER OG TRENDER	40
9.1 Trender og utvikling	40
9.2 Utviklingen innen utenriks godstransport til og fra Norge	42
9.3 Utviklingen i Oslofjordområdet	44
PROGNOSENE	46
10.1 Forutsetninger	46
10.2 Nasjonaløkonomiske hovedtall	47
10.3 Prognosealternativene	48
10.4 Sammendrag av prognoser	52
10.5 Konklusjon og anbefaling	53
STRATEGI	54
11.1 Miljø	54
11.2 Transport	54
11.3 Enhetslaster	55
11.4 Kapasitet og arealproduktivitet	55
11.5 Organisering	57
11.6 Strategi for tiden fram til 2011	58
AREALDISPOSISJON FRAM TIL 2011	60
12.1 Fergeselskapenes behov	60
12.2 Containerterminalene fram til 2008	60
12.3 Samlet kapasitet på eksisterende terminaler	62
12.4 Sjursøya containerterminal	63

12.5 Containerterminalene etter 2008	63
12.6 Våtbulk	64
12.7 Tørrbulk	64
12.8 Annen havnevirksomhet	64
12.9 Kapasitets- og arealbehov i planperioden fram til 2011	65
12.10 Samlet arealbehov for havnevirksomhet i 2011	66
12.11 Arealbehov etter utfasing av lo/lo-trafikken	66

TIDSPLAN OG FRAMDRIFT

13.1 Tiltaks- og tidsplan for omstilling	68
13.2 Framdrift	69
13.3 Sydhavna	69
13.4 Byutvikling	70

HAVNESTYRETS FORSLAG TIL AREALPLAN, PERIODEN 2002 - 2011

14.1 Arealer til havneformål	72
14.2 Arealer frigitt til byformål	73

INVESTERINGSBEHOV OG FINANSIERING

15.1 Fergeterminal	74
15.2 Sydhavna, Sjursøya Containerterminal	75
15.3 Våtbulk	77
15.4 Tørrbulk	77
15.5 Annen havnevirksomhet	78
15.6 Totalt investeringsbehov	78
15.7 Finansiering	78

HAVNESTYRETS VURDERINGER OG KONKLUSJONER

16.1 Vurderinger	80
16.2 Konklusjoner	81
16.3 Havnestyrets anbefaling	81

VEDLEGG

ORDLISTE



Forord

Oslo havnestyre fremmet i september 1998 ”Transport, havn og miljø”, en Strategisk plan for utviklingen av Oslo havn for perioden 2000 – 2020 til byrådet. Planen ble aldri fremmet for politisk behandling i bystyret.

Utgangspunktet for planen var et vedtak i bystyret 24. mars 1993 i forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen for modernisering og utbygging av Filipstadterminalen.

Strategiplanen skulle være underlag for Oslos neste havneplan og angi muligheter for utbygging til havneformål og hvilke områder som kunne frigjøres til byutvikling som følge av ulike utbyggingsalternativer.

Planarbeidet startet opp i 1996. Parallelt med Havnevesenets utredning

gjennomførte Oslo kommune Plan- og bygningsetaten en utredning om alternativ bruk av havneområdet.

Det ble lagt opp til at de to utredningene ”Havneby – Fjordby?” fra Plan- og bygningsetaten og ”Transport, havn og miljø” fra Havnevesenet skulle behandles politisk sammen. Byrådet besluttet imidlertid ikke å fremme havnestyrets plan.

Plan- og bygningsetatens plan ble behandlet av Oslo bystyre i møte 19. januar 2000 og visjonen om en ”Fjordby” ble vedtatt.

Byrådet besluttet at havnestyrets forslag til strategiplan skulle sendes tilbake med anmodning om at planen revideres i samsvar med intensjonene i bystyrets Fjordbyvedtak.

I vedtaket om Fjordbyvisjonen ble havnestyret anmodet om å utrede mulighetene for en felles terminal for utenlandsfergene. Lokalisering av anløpssted for lokalfergene er også bedt vurdert.

Havnestyret har fulgt opp bystyrets vedtak gjennom et prinsippvedtak 18. september 2000 om at Fjordbyvisjonen skal være grunnlaget for havneplanleggingen. En utredning om fellesterminalen er gjennomført og vil bli fremmet for politisk behandling i løpet av 2002.

Havnestyret har også vedtatt "Hovedplan for gjennomføring av Fjordbyen" 29. november 2001 som får betydning for revisjonen av strategiplanen. Hovedplanen

omfatter en tidsplan for de tiltak som må gjennomføres for planperioden for Nasjonal transportplan 2002 – 2011.

For perioden etter 2011 legges det opp til en utfasing av containertrafikken med feederskip basert på at det kan etableres andre regionale løsninger for denne virksomheten. Viken havneselskap A/S skal på oppdrag fra Fiskeridepartement utrede dette.

Et grunnleggende element i havnestyrets arbeide med Fjordbyen er en symmetri mellom byutvikling og moderniseringen av havna. Utviklingen må skje i en balanse mellom disse to interesser.

Oslo havnevesen

18.11.2002

Tillegg i 2. utgave

I 2. utgave av juni 2003, er kapittel 7 utvidet. Kapitlet gir nå et bredere uttrykk for havnestyrets syn på regionale havne-

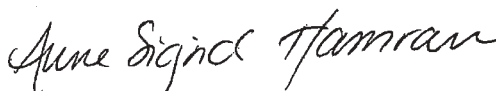
løsninger bl. a. etter forslag fra representanten Olav Ljones i havnestyrets møte den 28.11.2002.

Oslo havnevesen

17.06.2003



Bernt Stilluf Karlsen
Leder av Oslo havnestyre



Anne Sigrid Hamran
havnedirektør



Sammendrag

1.1 RAMMER FOR VIRKSOMHETEN

Havnevesenets reviderte strategiplan tar utgangspunkt i de vesentlige endringer som har skjedd og skjer i rammene for havnevirksomheten i Oslo. Bystyrets Fjordbyvedtak og Fiskeridepartementets forstudie om havnestrukturen i Oslofjorden, NOU 1999:24 Havnestrukturen i Oslofjordregionen, som har gitt føringer til Nasjonal transportplan for perioden frem til 2011, legges til grunn som rammer for planarbeidet.

Departementets forstudie som er Fiskeridepartementets oppfølging av NTP, konkluderer med at man ikke kan spre Oslo havns stykkgods på de andre havnene i Oslofjorden. Det ble pekt på alternative lokaliseringer for en sentral containerhavn

utenfor Oslo, men regjeringen klargjorde i en pressemelding 15.august 2002 at ingen av de utpekte stedene lenger er aktuelle. Fiskeridepartementet har opprettet Viken Havneselskap A/S som foreslått i forstudiet. Interesserte havner er invitert til å delta i selskapet. Selskapet skal på oppdrag av departementet utrede regionale løsninger. Løsningene for perioden etter 2011 vil først tidligst bli avklart når Viken Havneselskap har gjennomført sitt utredningsarbeid ved utgangen av 2003. Forslag til felles plandokument til NTP 2006 – 2015 fra de statlige transportetatene skal legges fram i mai 2003. Utredningen fra Viken Havneselskap vil sannsynligvis ikke være ferdig i tide til dette.

Norge må tilpasse sin utvikling

innenfor transportsektoren i henhold til overnasjonale rammer, først og fremst gjennom EØS-avtalen og EU-direktiver. EU har utgitt to sentrale strategiske dokumenter som gir føringer for utviklingen.

EU's hvitbok om fremtidig sjøtransport og havnevirksomhet viser at man vil legge vesentlig vekt på en samfunnsøkonomisk og miljømessig utvikling av transportsektoren. Dette medfører å ta i bruk virkemidler for å forskyve transportmønsteret over fra landevei til sjøtransport, noe som står i kontrast til den utvikling vi har sett over de siste 10 år. Dette vil igjen stille store krav til infrastrukturen i og omkring de sentrale havner i hvert land for å oppnå de mål som er angitt.

EU's grønnbok om forhold mellom prising og samfunnsøkonomiske kostnader i transportsektoren går konkret inn på hvordan man kan endre prisgrunnlaget for ulike transportformer, slik at man i større grad får dekket de samfunnsøkonomiske kostnader. En sentral målsetting er å redusere miljøbelastninger og miljøkostnader spesielt knyttet til veitransport.

1.2. REVIDERT STRATEGIPLAN MED VEKT PÅ PERIODEN 2002 - 2011

Den foreliggende reviderte Strategiplanen for Oslo havn tar først og fremst for seg de nødvendige grep i perioden 2002 – 2011 for at Oslo skal fungere som nasjonalhavn mens det legges til rette for byutvikling. Samtidig må man i en virksomhet som i så stor grad er knyttet til infrastruktur som har lang levetid, se ut over en slik horisont. Dette medfører at investeringer i forbindelse med omstruktureringer må sikre tilstrekkelig handlingsrom og fleksibilitet i forhold til alternativ utnyttelse.

Dette medfører at Havnevesenet kan og

skal legge om virksomheten i Oslos havneområde slik at vesentlige områder fristilles til byutviklingsformål mens funksjonene som nasjonalhavn ivaretas. Strategiplanen er basert på at man må omstrukturere havnevirksomheten og satse på nye/alternative tekniske og organisatoriske løsninger for å oppnå både en arealeffektivisering og sikre at havnefunksjonene blir ivaretatt på en miljømessig god måte.

1.3. OSLO HAVNS ROLLE I DAG OG I FREMTIDEN

Oslo havn har en nasjonal rolle som landets største og viktigste havn. Denne rollen forsterkes ytterligere gjennom befolknings-utviklingen i hovedstadsregionen. Havnens oppgaver blir derfor stadig sterkere knyttet til import av konsumvarer til befolkningen i en stadig større og mer integrert region. Industriell eksport er redusert i takt med industriell nedbygging i regionen. Slik eksport finner i dag sted i større grad i tilknytning til industrivirksomhet i henholdsvis Østfold og Grenlandsområdet.

Mer enn 95% av stykkgodshåndteringen over Oslo havn er knyttet til utenrikstrafikken. Oslo er også landets største havn for utenriks fergetrafikk med mer enn 2,5 mill passasjerer pr år. I tillegg kommer den lokale passasjertrafikk som er på samme størrelse. Oslo havn er også et knutepunkt i transport og distribusjon av oljeprodukter til hele Østlandsområdet. Mer enn 40% av landets forbruk av drivstoff og fyringsoljer utenom industrien passerer gjennom Oslo havn. Sjursøya oljehavn forsyner hovedflyplassen på Gardermoen med 400.000 tonn flydrivstoff hvert år. Oljelagrene i Ekebergfjellet er vesentlige både som depotlagre i

den daglige distribusjon og i nasjonal beredskapssammenheng. Også for byggevareindustri og landbruk i regionen spiller Oslo havn en vesentlig rolle og er landets klart største offentlige tørrbulkhamn.

Oslo havns rolle i 2011 vil i stor grad bli den samme som i dag fordi Oslo fortsatt vil være et trafikk-knutepunkt for landet og Østlandsregionen. Passasjer- og fergevirksomheten vil foregå på de samme områder som i dag, med terminaler på Hjortnes og Revierhavna/Utstikker II for utenlandsferger, og med lokale ferger og charterbåter i Pipervika og Vippetangen. Cruisetrafikken vil være lokalisert på Søndre Akershuskai og Vippetangaia. Våtbulk og tørrbulk vil være lokalisert til Sjursøya med en viss områdemessig restrukturering. I perioden frem til 2011 vil stykkgodshåndtering, og først og fremst containervirksomheten gjennomgå omfattende restrukturering. Etablering av en rasjonell håndtering på Ormsund vil fullføres i 2003, overføring fra Filipstad til Sjursøya skjer i 2005, og i 2008 forutsettes det at all containervirksomhet er konsentrert på Sjursøya. Øvrig stykkgodshåndtering vil være restrukturert og lokalisert i området fra Kongshavn til Ormsund.

1.4 FRISTILLING AV HAVNE-AREALER OG BYUTVIKLING

For havnestyret har målsettingen med å frigjøre sentrale havneområder vært avgjørende.

Flere havneområder har i dag begrenset sjørettet virksomhet og kan frigjøres ved at brukere som fortsatt skal operere i Oslo havn kan samles/omflyttes. Dette gjelder i første omgang Tjuvholmen og Bjørvika/Bispevika.

Gjennom grepet med midlertidig å lokalisere om og konsentrere container-

virksomheten til Sjursøya innen 2008 kan ytterligere store havneområder frigjøres. Dette gjelder i denne fasen Filipstad og Sørengutstikkeren, Lohavn og Grønlia.

Samlet vil styrets forslag føre til at så mye som 500 daa eller mer av dagens havneområde kan tas i bruk til andre formål i løpet av planperioden fram til 2011, samtidig som det gis tid til å utarbeide gode regionale løsninger for containertrafikken.

1.5 STRATEGIPLANEN SOM ET POLITISK GRUNNLAG FOR OMSTILLINGSPROSESSEN I OSLO HAVN

Havnestyret har gjennom vedtak om en Handlingsplan for realisering av Fjordbyvedtaket og deretter en detaljert Hovedplan lagt et grunnlag for havnevesenets arbeid med gjennomføring av de nødvendige tiltak og investeringer. Havnevesenet har på vegne av Oslo kommune ansvaret for å ivareta nasjonale og regionale behov i havnesektoren i henhold til lovverk og rammer fra Stortinget, samtidig som man skal sikre nødvendig byutvikling i henhold til vedtak om kommuneplan 2000 og realisering av Fjordbyvedtaket.

1.6 HAVNESTYRETS SENTRALE FORUTSETNINGER FOR PLANEN

Prosesen og prosjektene bygger på noen sentrale forutsetninger:

- Det må være balanse og symmetri mellom fristilling av arealer til byutviklingsformål og nødvendige investeringer til konsentrasjon og effektivisering av havnevirksomhet.
- Arbeidet med fristilling av arealer til byutviklingsformål skal skje i nært samarbeid med Plan- og bygningsetaten

ved Fjordbykontoret som er opprettet høsten 2002.

- Det etableres et miljøoppfølgingsprogram - MOP - for hele Fjordbyprosessen, og senere for de enkelte prosjekter, som sikrer at de nødvendige grep skjer gjennom en åpen og god prosess der berørte parter og andre organisasjoner involveres på en ansvarlig og ryddig måte.

Målene for Oslo havn er knyttet til nasjonale mål for transportsektoren, miljømål for virksomheten og som en sentral del av den arealmessige utviklingen i Oslo kommune.

1.7 PROGNOSE FOR GODS- OG TRAFIKKUTVIKLING - HOVEDPUNKTER

For å kunne foreta nødvendige investeringer på rett tid er det avgjørende med gode prognoser. Havnevesenet har i løpet av 2002 gjennomført en omfattende revisjon og gjennomgang av eksisterende prognosegrunnlag.

Noen grunnleggende trender er knyttet til globalisering, markedsbasert prising og en konsentrasjon til større enheter og færre aktører. Dette gjelder både skip, havner og antall anløp. Utviklingen viser fortsatt vekst i containertrafikken og intermodale transporter, og presset for å føre enhetslaster nærmere sluttbrukermarkedet øker.

Strategiplanen bygger på omfattende analyser av utviklingen innen utenriks godstransport til og fra Norge. Oslo havn er både en endehavn i et europeisk og globalt nettverk, og et nav i det nasjonale transportnett sammen med Oslos øvrige godsterminaler. Godstrafikken er knyttet til lokale, regionale og nasjonale virksomheter.



Prognosegrunnlaget bygger også på analyser av hva som har skjedd og kan skje når ulike transportører flytter sin virksomhet mellom havner i Skandinavia.

Det legges fram 3 alternative prognoser for utviklingen i stykkgoods. I alternativ 1 legges til grunn at det vil være en trafikkvekst for importen i Oslo havn som er lik den veksten på 3,3 % pr. år som regjeringens langtidsprogram for 2001 - 2005 legger til grunn. Veksten i eksport over Oslo havn vil ligge vesentlig lavere enn landets eksport etter Langtidsprogrammet. Det er i prognosen lagt til grunn en vekst på 2 % pr. år. Samlet gir dette en vekst i stykkgodstrafikken på vel 14 % over en tiårsperiode, fra 2,8 mill tonn i 2001 til 3,2 mill tonn i 2011 når det er tatt hensyn til at DFDS Tor Line forlot Sørrenga 01.07.01 og at Norske Skog flytter fra Oslo havn i 2004/2005.

I alternativ 2 er nasjonale målsettinger om en overføring fra vei til sjø og bane lagt til grunn og at 400.000 tonn gods som Oslo havn har tapt til veitransporten de

siste 5 årene, går tilbake til sjøtransport fram til 2011.

Alternativ 3 bygger på at overgangen fra sjøtransport til vei fortsetter med de miljøulempene det medfører og at det blir en nedgang fram til 2011 med 600.000 tonn i forhold til 2001.

1.8 AREALUTVIKLING OG DISPONERING

Målet med Revidert strategiplan er å vise at på mellomlang sikt kan havnevirksomheten samles i et konsentrert rasjonelt utformet område i Sydhavna med høy effektivitet. Dette kan gjøres i en planperiode på 6-8 år.

Det er lagt til grunn at Oslo havn skal ivareta sine oppgaver som nasjonal havn i denne perioden. Det er tatt hensyn til at hovedstadsområdet vil ha behov for sjøtransport av gods til og fra området i årene framover.

Arealberegninger i planen viser at arealbruken til de forskjellige trafikkformer og virksomheter kan bli som i dag for noen og vesentlig mindre for andre, men for alle blir det satt krav til vesentlig høyere effektivitet, og med det betydelig høyere kapasitet i de arealer som blir igjen. Særlig gjelder det for containertrafikken.

Arealbehovet i fergeterminalene vil være forskjellig i de tre alternative prognosene. I prognosealternativ 1 og 2 er det lagt inn en nedgang i godstransporten med utenlandsfergene på 200.000 tonn fram til 2011. En av grunnene til dette er at en økende del av dekkskapasiteten tas i bruk for passasjerbiler. Samtidig viser utredninger at det vil være en vekst i antallet passasjerer i løpet av de kommende ti år med dagens forutsetninger. Dette fører til at det kan bli en forskyvning i arealbruken i fergeterminalene, men behovet vil være av omtrent samme størrelsesorden.

I alternativ 3 er det lagt til grunn at fergene vil tape ytterligere 300.000 tonn fram til 2011. Det vil føre til reduksjon i arealbehovet. Det vil imidlertid være urealistisk å anta at fergene vil gå med halvfull lastekapasitet samtidig som transporten med gods til og fra utlandet øker. Det vil derfor være uforsvarlig å legge dette alternativet til grunn for fergeselskapenes arealbehov.

Prognosen for trafikken med utenlandsfergene i alternativ 2, som er den samme i alternativ 1, er lagt til grunn i planen.

Strategiplanen bygger på at trinn 1 av Sjursøya containerterminal skal være operativ ved årsskiftet 2005/2006.

Begge dagens containerterminaler vil i alle fall måtte fungere i perioden fram til 2005/2006 og for Ormsundterminalen fram til 2008.

Etter prognosene i alternativ 1 og 3 vil kapasiteten dekke behovet fram til 2008, enten med dagens terminaler eller med første trinn i Sjursøyaterminalen og Ormsundterminalen. Med en utvikling som i alternativ 2 vil kapasiteten være for liten hvis ikke trinn 2 på Sjursøya blir ferdig til 2008.

Uten en ferdigstillelse av trinn 1 på Sjursøya som forutsatt i planen, må det gjennomføres tiltak på Filipstad som kan bedre kapasiteten der og/eller at deler av trinn 1 på Sjursøya er operativt og har tilstrekkelig kapasitet som kan dekke behovet.

Det er derfor en avgjørende forutsetning for arealdisponeringen til byutviklingsformål at Sjursøya må være i drift i 2005/6 med tilstrekkelig kapasitet.

Det er viktig å understreke at det er en forutsetning som gjelder uavhengig av valg av de alternative prognosene. I sammenstillingen er det alternativ 2 som er lagt til

grunn for arealdisponeringen, men forutsetningen vil være den samme for alternativ 1 og 3.

Samlet arealbehov i 2011 blir for

containere	165 daa
fergeterminaler	140 daa
annen havnevirksomhet	160 daa
våtbulk	45 daa
tørrbulk	70 daa
Totalt omfatter dette	580 daa

Dette medfører at det er mulig å ta i bruk mer enn 500 daa av havnas arealer til andre formål.

Planen viser også at Havnevesenets bruk av sjøfronten i Oslo i 2011 vil være redusert med 60 %.

Når containervirksomheten flyttes ut kan ytterligere 200 daa frigjøres til andre formål, dersom spørsmålet knyttet til oljehavnas risikoner er løst.

Investeringsbehovet vil alltid bli tilpasset behovet for kapasitet og fornyelse. Det er imidlertid også slik at det må legges til rette for en forsvarlig kapasitet og drift. Dette innebærer at det må gjennomføres en god del grunninvesteringer uavhengig av hvilke prognoser som legges til grunn. Derfor blir trafikkutviklingen en viktig rettesnor og dette vil da være gjenstand for drøfting.

1.9 KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER

HAVNESTYRET KONKLUDERER MED AT

- Oslo bystyres vedtak av 19. januar 2000 om Fjordbyvisjonen er lagt til grunn for revisjonen av Strategisk plan for Oslo havn fra 1998.
- Styrets prinsippvedtak for Fjordbyen av 18. september 2000 er fulgt og Havnevesenets Hovedplan for prosjektet vedtatt 29. november 2001 har vært retningsgivende for revisjonen og planarbeidet.
- Planen dokumenterer at Oslo havn kan løse sin oppgave som regionhavn og som nasjonal havn innenfor de foreslåtte nye grenser på mellomlang sikt fram til 2011 gitt at bindende vedtak fattes for de havneløsninger som foreslås.
- Planen gir mulighet for å avstå store arealer i Oslo sentrum til bymessige formål.
- Oslo havnevesen kan finansiere gjennomføringen av planen med egne midler.
- Endringstakten i Oslo havn skal forseres basert på styrets grunnleggende forutsetning om symmetri mellom bindende vedtak om byutviklingstiltak og om havneutvikling.

HAVNESTYRETS ANBEFALING

Havnestyret anbefaler bystyret å slutte seg til fremlagte forslag til Revidert strategiplan. Havnestyret vedtok anbefalingen i møtet 28.11.2002.



Innledning

2.1 RAMMENE FOR DEN FRAMTIDIGE HAVNEVIRKSOMHETEN I OSLO

Rammene for havnevirksomheten i Oslo er vesentlig endret etter Oslo bystyres vedtak 19. januar 2000 om at Fjordbyvisjonen skal legges til grunn for utviklingen av havna. Bystyret har i sitt vedtak besluttet at den framtidige Oslo havn skal ha ferge-trafikk til utlandet som i dag, cruisetrafikken skal også fortsette og omlasting av tørrbulk og våtbulk skal inngå i havnevirksomheten sammen med lokal passasjertrafikk, både rutegående og i charter. Bystyret besluttet også at containertrafikken som opereres med kran skal fases ut og flyttes fra Oslo havn når regionale løsninger foreligger. Bystyret har i sitt vedtak ikke tidfestet når denne endringen av Oslo havn skal være gjennomført.

Samtidig med den kommunale politiske behandlingen av Oslo havns framtid har behandlingen av Nasjonal transportplan 2002 - 2011 pågått på statlig nivå. Planen omfatter alle former for transport, inklusive sjøtransport og havner. Stortinget vedtok NTP i 2001. I sitt vedtak forutsatte Stortinget at Oslo havn skal kunne ivareta sin funksjon som nasjonal havn i planperioden. Samtidig er det uttalt at dette kan skje innenfor rammen av Oslo bystyres Fjordbyvedtak.

For revisjonen av Strategiplanen innebærer dette at arbeidet bygger på Fjordbyvedtaket, men at for utviklingen fram til 2011 legges føringene i Nasjonal transportplan til grunn. Dette innebærer at Oslo havn kan omstrukturere virksomheten på en mindre del av dagens havneområde så lenge funksjonene som nasjonalhavn ivaretas.

Fiskeridepartementet har i mars 2002 lagt fram en forstudie om havnestrukturen i Oslofjorden. Formålet med forstudiet var å vurdere ulike tiltak som sikrer at håndtering av sjøtransportert stykk gods i Oslofjorden kan skje på en miljømessig og kostnadmessig god måte, samtidig som det legges vekt på å ivareta næringslivets konkurranseevne. Bakgrunnen for forstudiet er Oslo kommunes Fjordbyvedtak og behovet for å se på muligheten for å omplassere lo/lo-trafikken fra Oslo havn til andre havner i regionen.

Styringsgruppen for forstudiet mener at det ikke er noen realisme i at utfordringen knyttet til å opprettholde et godt havnetilbud i Oslofjorden løses ved å spre Oslo havns stykk gods på de øvrige havnene i området. Skal den nasjonale transportpolitikken ivareta næringslivets behov for lavere transportkostnad og høyere transportkvalitet, er det etter gruppens mening nødvendig at havnene har et godsvolum og en infrastruktur som tilsier at de får hyppige anløp av moderne containerskip og som blir brukt av de store transportbrukerne. Dette krever konsentrasjon av godset snarere enn en spredning.

I forstudiet ble det pekt på flere alternative lokaliseringer utenfor Oslo. Det viser seg imidlertid at ingen av disse stedene ønsker en containerterminal lagt til sitt område. Dette har regjeringen tatt til etterretning og bekreftet i en pressemelding 15. august 2002 hvor det heter at ingen av de utpekte stedene lenger er aktuelle. Departementet har opprettet et aksjeselskap, Viken Havneselskap, som nå skal utrede havneløsninger for Oslofjorden. Selskapet skal legge fram et forslag om dette innen utløpet av 2003.

I de utredninger som er gjort om havner og havnestruktur har det vært lite

fokus på at havnene er et middel for en transportløsning og at det er selve transportformen som er kjernen i virksomheten. Uten sjøtransporten som et alternativ til andre transportformer er det ikke noen særlig fornuftig grunn til å opprettholde dagens trafikkhavner og havnestruktur.



2.2 OSLO BYSTYRES FJORDBYVEDTAK

Oslo bystyre fattet 19.01.2000 følgende vedtak

1. BYUTVIKLING

Oslo kommune vil legge Fjordbyalternativet til grunn som strategi for utviklingen av Oslos havne- og sjøside. Kommunen ønsker å frigjøre en størst mulig del av havnearealene til byutvikling for bolig-, nærings- og rekreasjonsformål.

2. HAVNEUTVIKLING

- a. Oslo kommune mener at havnevirksomhet og godshåndtering må ses i et regionalt perspektiv. Kommunen ønsker å innlede et samarbeid med staten, fylkeskommuner og aktuelle kommuner for å utvikle en langsiktig strategi for regionale havneløsninger. Lovgrunnlaget for en slik løsning bør vurderes samtidig.
 - b. Ytterligere utbygging av arealer knyttet til stykkgodshåndtering på Oslo havn utover gjeldende regulering ønskes ikke.
 - c. Kommunen vil legge til rette for fortsatt havnevirksomhet knyttet til cruise- og fergetrafikk samt våt- og tørrbulk innenfor Oslos grenser. Lokalisering av terminal for utenlandsfergene må utredes.
 - d. Oslo havnevesen bes utarbeide en strategi for å fase ut lo-lo (den kranbaserte) containervirksomheten på Oslo havn.
3. Det igangsettes planarbeide med sikte på å regulere det nåværende dagarealet til Bekkelaget renseanlegg til byutviklingsformål.
 4. Byrådet bes legge frem planer for rekkefølge og framdrift i frigjøringen av dagens havnearealer.
 5. Byrådet bes se på muligheten for at områder, også kommende havnearealer som er utfylt, ryddes, forskjønnnes og beplantes i påvente av framtidig bruk.
 6. På kort sikt er det områdene øst for Akershus som bør frigjøres. Byrådet bes derfor intensivere arbeidet med en frigjøring av disse områdene.

7. Oslos framtidige sjøside må sikres en høy boligandel. Oslo kommune vil føre en målrettet politikk for å sikre at en viss andel av de nye boligene reserveres ungdom og økonomisk vanskeligstilte.

2.3 HAVNEDEBATTEN I OSLO

Etter bystyrets vedtak om at visjonen om Fjordbyen skal legges til grunn har det pågått en debatt om byutvikling i havneområdene. Debatten om de transportfaglige spørsmål om hvordan sjøtransportens behov skal løses, har vært mer et spørsmål om havnekapasitet i Oslofjordhavnene enn hvor godset skal hen. Sjøtransportens rolle og betydning for Norge og hovedstadsområdet er nesten ikke berørt i debatten.

Bystyrets vedtak i Fjordbysaken forutsatte en revisjon av Havnevesenets Strategiplan basert på visjonene i Fjordbyutredningen. Dette er grunnlaget for havnevesenets utredningsarbeide.

Fiskeridepartementets forstudie om havnestrukturen i Oslofjorden har skapt stor og til dels opphetet debatt. Både i Oslo og andre steder som har vært utpekt som mulige lokaliseringer for en framtidig sentralhavn, har debatten gått med stor motstand mot de anbefalinger som styringsgruppen har gitt og med sterke angrep på departement og statsråd. Etter dette har regjering og departement besluttet at de utpekte stedene ute i Oslofjorden ikke lenger er aktuelle. Oslos Fjordbyvedtak legges fortsatt til grunn.

Ansvar for å utrede den framtidige havnestrukturen i Oslofjorden videre, har blitt gitt til et selskap som Fiskeridepartementet har opprettet, Viken Havneselskap A/S. Selskapet skal utføre utredninger om regionale havneløsninger på oppdrag fra

departementet. Løsningene for perioden etter 2011 vil derfor først bli avklart når Viken Havneselskap eventuelt har gjennomført sitt utredningsarbeide i slutten av 2003.





Miljø og økonomi i transportnettverket

3.1 TRANSPORT OG MILJØ

All transport påfører samfunnet og naturen miljøbelastninger i form av forurensning, støy og inngrep. Et viktig utviklingstrekk både globalt, i EU og i norsk politikk innen transportsektoren er satsning på en mer helhetlig transportpolitikk på tvers av sektorer slik at målet om framkommelighet nås med lavest mulig ressursbruk, færrest mulig ulykker og innenfor rammen av en bærekraftig utvikling og kravene til miljø.

Etterspørselen etter transporter er stigende. Dette medfører at også miljøbelastningene fra transportsektoren vil øke totalt sett. Dette gjelder kollektive passasjertransporter, privatbilismen og godstransporter. Det er derfor viktig at det satses på transportformer som gir de minste belastningene. Her har sjø-

transporten en viktig rolle. Sett i forhold til transportarbeidet, er sjøtransporten den minst miljøbelastende, alle forhold tatt i betraktning, med forbehold for jernbanetransport når dette skjer med vannkraftbasert energi.

Utslipp til luft fra skip er, avhengig av utnyttelsesgrad og type utslipp, halvparten til en tiendedel av utslippene fra vei-transporten når samme transportarbeid utføres. Sjøtransporten representerer også langt mindre lokal forurensning fordi transporten utføres andre steder enn der folk bor. Skipene sliter heller ikke dekk eller på veier som gir svevestøv og partikler.

Et vanlig containerskip som anløper Oslo havn har kapasitet på 350 – 700 tyve fots containere. Dette representerer 200 til

400 trailere som vil være det vanligste alternativet til transport med skip. Totalt ble det fraktet ca 240.000 store laste-enheter av forskjellig type inn og ut fra Oslo havn med 4.000 skip og ferger i 2001. Alternativet til dette ville vært ca 180.000 trailere og vogntog. Dette tilsier at både samfunns- og transportøkonomisk og miljømessig bør sjø-transporten gå så langt frem mot varens bestemmelsessted som mulig. Østmoe-utvalget vurderte spesielt endringer i trafikkbelastninger på hovedveinettet inn og ut fra Oslo ved alternative endringer i havnestrukturen i regionen. Endringer som fører til økt veitransport må veies mot hensynet til nasjonale/globale forurensingsmål og mot ulempene ved økt trafikkbelastning.

Havnene er en del av sjøtransporten og kan representere en lokal forurensning. Oslo havn har i denne sammenheng satt miljøarbeidet i fokus for å redusere påvirkningen på omgivelsene til det minst mulige.

3.2 TRANSPORTKOSTNADER OG SAMFUNNSØKONOMI

Formålet med de offentlige havnene i Norge er å betjene skipstrafikken på en effektiv måte og til lavest mulig kostnad. I dette ligger også at tilbudet må være tilstrekkelig for å dekke etterspørselen. Dette er nedfelt i dagens lov og forskrifter for havnevirksomheten. Det er også i samsvar med Rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging.

Gjennom årene har det vært foretatt flere sammenlignende undersøkelser av transportkostnadene ved de forskjellige transportformer. Konklusjonen sier klart at transporter der sjøtransport inngår, gir den laveste transportkostnaden, selv når om-lasting og tilleggstransport regnes med.

Det innbyrdes forhold mellom sjøtransport, jernbane- og vegtransport viser at jernbanetransport faller 50 til 100 % dyrere enn sjøtransport og at veitransport har 2 til 3 ganger så høye kostnader pr. transportert mengde og strekning (tonn/km). Forholdet baserer seg på direkte kostnader ved transportene. Selv når eksterne kostnader inkl. miljøkostnader regnes med, opprettholdes rangeringen.



3.3 HAVNAS Plass I TRANSPORTNETTVERKET

De største norske havnene er svært internasjonalt orientert og er en del av et større transportnettverk. Dette er naturlig sett i lys av at Norge i forhold til Europa for øvrig, må anses som en øy. Dette til tross for at det nå er etablert landfast forbindelse til kontinentet ved bro mellom Sverige og Danmark og gjennom Danmark.

Havnene har derfor hatt sin hovedfunksjon i å binde sammen de utenlandske transportene til det nasjonale transportnettverket. Dette har ført til en utvikling hvor de store byhavnene og de byene der de ligger, har fått gode transportårer på landsiden som knytter disse til et naturlig oppland. Dette har også ført til at de største havnenes influensområde har utvidet seg i takt med utbygging av veier og annen infrastruktur. Den tekniske utviklingen innen landeveistransport har også bidratt til en økende sentralisering og gitt grunnlag for et øket transporttilbud mellom det nasjonale nettet og utlandet.



Oslo havn – rolle og funksjon

Arbeidet med en Revidert strategisk plan for Oslo havn betinger at man må se på havnas rolle og funksjon i dag, de nærmeste årene og fram til det punkt Fjordbyvisjonen er realisert. I perioden fram til 2011 skal funksjonene som nasjonal havn ivaretas samtidig som det må tas hensyn til en framtidig utflytting av sentrale havnefunksjoner etter dette. For det første tiåret vil planen måtte legge til grunn at funksjonene blir tilnærmet som i dag.

4.1 OSLO HAVNS ROLLE I DAG

Oslo havn har i dag en nasjonal rolle som landets største og viktigste havn for utenriks stykkgods. Mer enn 95 % av stykkgodset er knyttet til utenrikstrafikken. Dette skyldes at Oslo er det største

knutepunktet i det nasjonale transportnettverket, både for sjø, vei, fly og bane. Oslo havn er landets største omlastingsterminal for gods fra sjø- til landtransport og omvendt.

Oslo havn har vært landets viktigste og største havn gjennom mange år. Denne utviklingen har blitt forsterket ytterligere gjennom Oslos framvekst som hovedstad, som landets største by og gjennom den sterke befolkningsutviklingen i hovedstadsområdet. Oslo er fortsatt landets viktigste senter for import- og grossistvirksomhet knyttet til utenriks handel. Utviklingen av havna i de siste årene har blitt sterkere og sterkere knyttet til import av konsumvarer til befolkningen i hovedstadsregionen, men dette er import som ofte dekker hele landet. Oslo havn er også landets største

passasjerhavn for utenriksferger. Samlet reiser mer enn 2,5 mill passasjerer pr. år. I tillegg kommer den lokale passasjertrafikken som er på samme størrelse.

Oslo havn er en av landets 10 nasjonalhavner og den største offentlige havna.

Havna har også en viktig funksjon i transport og distribusjon av oljeprodukter til hele Østlandsområdet. Omtrent 40 % av forbruket av drivstoff og fyringsoljer utenom direkteforsyninger til industrien, passerer gjennom Oslo havn. Oljeselskapene forsyner hovedflyplassen på Gardermoen med drivstoff fra Sjursøya. Oljelagrene i Ekebergfjellet er viktig for hele Østlandet, både i den daglige distribusjon og i beredskapssammenheng. Oslo havn har også en viktig rolle for den lokale forsyningen av byggeindustrien og for landbruket rundt Oslo.

4.2 OSLO HAVNS FRAMTIDIGE ROLLE

Oslo havns framtidige rolle må deles inn i to perioder. Den første perioden som sammenfaller med planperioden til Nasjonal transportplan 2002 – 2011, og den andre for tiden etter dette.

I planperioden fram til 2011 legges det opp til at Oslo havn skal ivareta sine oppgaver som nasjonal havn samtidig som det legges til rette for byutvikling. Dette innebærer at den trafikk som i dag går gjennom havna fortsetter, men på et redusert areal. Havna omstruktureres og stykkgodsvirksomheten legges til Sydhavna sammen med våtbulk og tørrbulk. Fergetrafikken opprettholdes i de terminaler der trafikken går i dag. Cruisefrafikken kan imidlertid bli redusert dersom antallet anløpsplasser reduseres som følge av planen.

I perioden etter 2011 skal i følge Fjordbyvedtaket stykkgodstrafikken med containere flyttes ut av Oslo havn. De oppgaver som havna da skal ha er å legge til rette for fergetrafikken til utlandet og for den lokale passasjertrafikken. Etter bystyrets vedtak skal også tørrbulk og våtbulk ha plass i havna. Havna vil også få en redusert cruisefrafikk.

Det er behov for å gjøre et planarbeid for både å gjennomføre omstruktureringen av havna for perioden til 2011 og deretter å tilpasse havna til sin framtidige funksjon. Til dette er det behov for prognoser for utviklingen i årene framover.



OSLO HAVNS ROLLE FRAM TIL 2011

Havnas rolle og funksjon årene fram til 2011 vil i stor grad bli den samme som i dag fordi Oslo fortsatt vil være et trafikkknutepunkt for landet og Østlandsregionen både for vei, jernbane og sjøtransport. Havnevirksomheten vil etter denne planen foregå på en stadig kortere del av sjøfronten inntil den er redusert til området fra Kongshavn til Ormsund.

Passasjer- og fergevirksomheten vil i denne perioden foregå på de samme områdene som i dag med terminaler på Hjortnes og Revierhavna/Utstikker II for utenlandsfergene, og med lokale ferger og charterbåter i Pipervika og Vippetangen. Cruisetrafikken vil bli lokalisert på Søndre Akershuskai, Vippetangkaia og Revierkaia. Bulkvirksomheten opprettholdes som i dag.

OSLO HAVNS ROLLE ETTER 2011

Når containertrafikken med kran blir omlokalisert slik Fjordbyvedtaket forutsetter, vil havnas rolle bli redusert. Oslo havn blir da først og fremst en ferge- og passasjerhavn. Cruisetrafikken risikerer å få en redusert rolle i takt med at tilgjengelige kaier reduseres. Dette kan innebære en reell nedbygging av cruisevirksomheten i forhold til i dag. I tillegg opprettholdes bulktrafikken.

Oslos sentrale rolle som trafikkknutepunkt for godstransporter vil fortsette, selv om havnas oppgaver og betydning i stykkgodstrafikken reduseres når containertrafikken flyttes. Terminalvirksomheten i Oslo for øvrig vil fortsette i lang tid framover, også for det godset som ikke lenger kommer fra Oslo havn, men som kommer fra andre havner lenger unna.







Revidert strategiplans funksjon og plass

I bystyrets vedtak av 19.01.2000 om valg av strategi for den videre utvikling av Oslo havn - Fjordbyvedtaket - ble Havnevesenet (HAV) pålagt å foreta en revisjon av sin strategiplan i henhold til de føringer som dette vedtak gir.

Basert på de forutsetninger som de politiske vedtak om Fjordbyen innebærer, er det nødvendig å tydeliggjøre Revidert strategiplans funksjon og plass i plansystemet. Planen skal først og fremst klargjøre premisser, muligheter og gjennomføringen av Fjordbyvedtaket på overordnet nivå. Den skal vise hvordan Havnevesenet kan følge opp både Fjordbyvedtaket og Stortingets vedtak i NTP. Planen har ingen formell status i forhold til Plan- og bygningsloven om kommuneplanlegging, men vil være en

sektorplan som skal danne grunnlag for senere planvedtak.

Revidert strategiplan for Oslo havn 2002 – 2011 bygger på Strategiplanen fra 1998 på den havnefaglige siden og på ”Handlingsplanen for gjennomføring av Fjordbyen” som Oslo havnestyre vedtok 29. november 2001. Dette bygger igjen på havnestyrets prinsippvedtak av 18. september 2000 om at bystyrets Fjordbyvedtak skal legges til grunn for havneplanleggingen.

Samtidig understreker havnestyret det grunnleggende prinsippet om at det skal være symmetri mellom planer om fraflytting av havneområder til byutvikling og bindende vedtak om modernisering og effektivisering av gjenværende havn fram til 2011.

Revidert strategiplan skal trekke opp hovedlinjene i havneutviklingen fram til 2011 basert på Fjordbyvedtaket. Planen skal være gjenstand for politisk behandling og skal gi det formelle, politiske grunnlaget for de øvrige planer for Havnevesenets gjennomføring av Fjordbyvedtaket.

En viktig del av grunnlaget for Revidert strategiplan er «Oppfølgingsprogram for Fjordbyen» - et forslag av 15.12.2000 fra Plan- og bygningsetaten (PBE) som er basert på Fjordbyvedtaket til bystyret av 19 januar 2000. Oppfølgingsprogrammet ble lagt frem av byrådet til orientering for bystyret 09.05.2001 (sak 192).

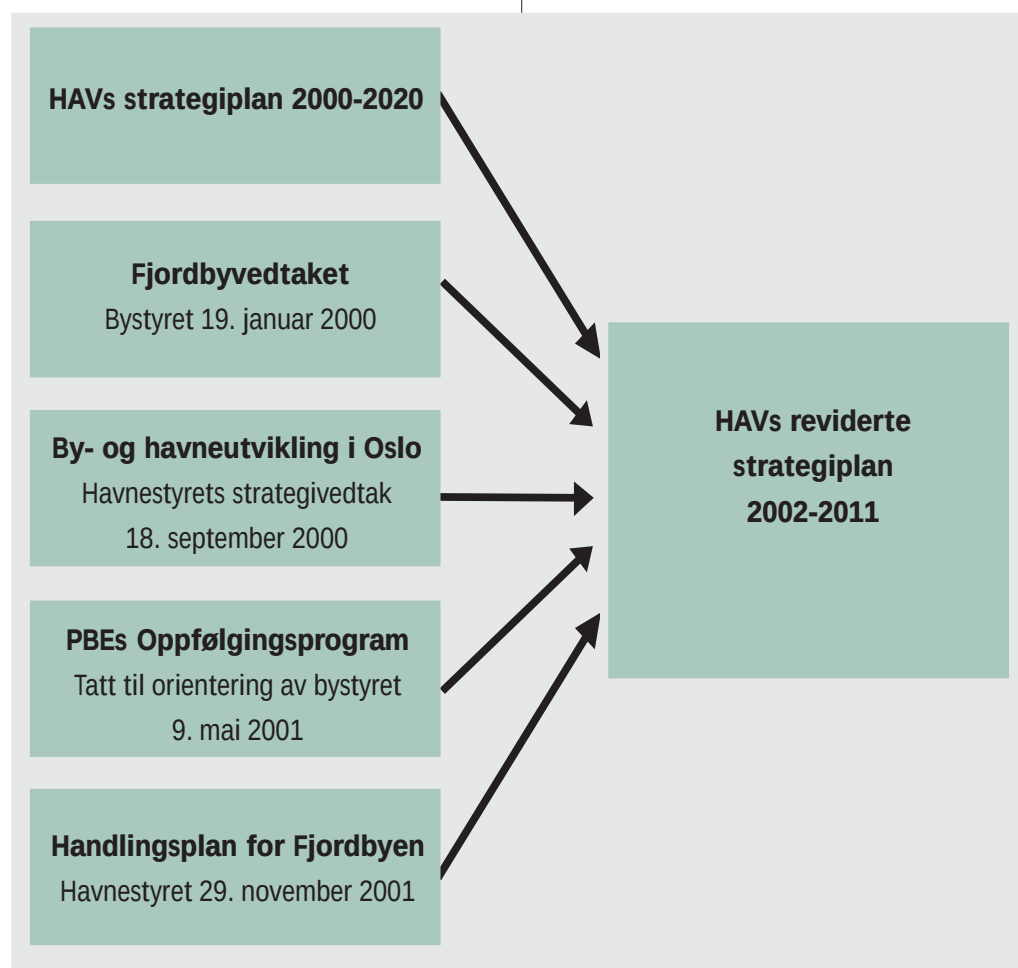
I sitt vedtak ber bystyret om en tidsmessig angivelse av hvordan havneområdene i Oslo havn skal fristilles for byutvikling eller moderniseres for en midlertidig løsning inntil en alternativ langsiktig løsning for stykkgodstrafikken i Oslo havn foreligger.

Dette er på overordnet nivå angitt i havnestyrets «Handlingsplan for Fjordbyen» og er også tatt med i denne planen.

De regionale løsningene har Fiskeridepartementet vedtatt skal utredes av Viken Havneselskap A/S.

Første delen av prosessen har vært å få på plass en arbeidsplan som grunnlag for revisjonen av Strategiplanen. Denne planen, "Hovedplanen", er det interne verktøyet for Havnevesenets arbeid med gjennomføringen av Handlingsplanen for Fjordbyvedtaket, mens Revidert strategiplan altså er den overordnede planen som legges fram for politisk behandling i bystyret.

Det viktigste elementet for havnestyret i både planprosessen og planene, er balanse og symmetri mellom fristilling av arealer for byutviklingsformål og nødvendig konsentrasjon og effektivisering av havnevirkosomhet.



Havnevesenet har på vegne av Oslo kommune ansvaret for å ivareta nasjonale og regionale behov på havnesektoren i henhold til lovverk og rammer fra Stortinget. Samtidig skal havnevirksomheten organiseres og drives slik at man kan sikre fristilling av arealer i henhold til bystyrets vedtak om Kommuneplan 2000 og realisering av Fjordbyen. Disse forutsetninger er lagt til grunn i Revidert strategiplan.

Revidert strategiplan for Oslo havn 2002 - 2011 må ses i sammenheng med andre plandokumenter og saksfremstillinger som berører Oslo havn.

Dette gjelder planer på både nasjonalt og kommunalt nivå.

- Nasjonal transportplan 2002 - 2011
- Kommuneplan for Oslo 2000
- Oppfølgingsprogram for Fjordbyen med tilhørende byrådsbehandling og orientering til bystyret
- Strategiplan «Transport, havn og miljø 2000 – 2020»
- Handlingsplan for Fjordbyen

Gjennomføringen av Revidert strategiplan baseres på Hovedplanen som et internt styringsverktøy på detaljert nivå. Den omfatter Havnevesenets prosjekter og tiltak i den kommende 10 års periode og er et svært sentralt element i plangrunnlaget. Utredninger og analyser som ble utført i strategiplanarbeidet i 1998 og som er relevante, er benyttet i planarbeidet.

5.1 KOMMUNENS OPPFØLGING AV FJORDBYEN OG REVIDERT STRATEGIPLAN

Byrådet har nedsatt en koordineringsgruppe for oppfølging av bystyrets vedtak om Fjordbyen. Gruppen består av:

- Byrådsleder Erling Lae
- Byråd Ann Kathrine Tornås
- Byråd Hilde Barstad
- Havnestyrets leder Bernt Stilluf Karlsen
- Havnestyrets nestleder Erna Ansnes
- Havnestyremedlem Leif Nybø
- Kommunaldirektør Eldri Langåker
- Kommunaldir. Kjell Ove Sollie Johansen
- Kommunaldirektør Jo Frisch
- Ass. havnedirektør Magne Løvhaug
- PBE Direktør Ellen de Vibe
- Ekspedisjonssjef Kirsten Ullbæk Selvig, observatør fra Fiskeridepartementet.

I denne gruppen skal den overordnede styring av fremdrift og vedtak forankres.

5.2 FJORDBYKONTORET

Oslo kommunes Fjordbykontor som ble opprettet høsten 2002 skal ha saksbehandlingsansvaret for byplanleggingsarbeidet med Fjordbyen og saker knyttet til havneutviklingen. Kontoret er en del av Plan- og bygningsetaten (PBE). Det er etablert et samarbeide mellom PBE og Havnevesenet (HAV) i alle saker som berører gjennomføringen av Fjordbyen.

5.3 HENSIKTEN MED REVIDERT STRATEGIPLAN

Revidert strategiplan er en overordnet plan rettet mot politisk behandling og vedtak. Planen er således det politiske beslutningsgrunnlaget for gjennomføringen av havnestyrets handlingsplan.

Hovedplanen er det interne styrings- og oppfølgingsgrunnlaget for Havnevesenets og havnestyrets gjennomføring av prosjekter og tiltak i forbindelse med realisering av Fjordbyen.

Havnevesenet har tre interesser i prosessen knyttet til Revidert strategiplan i første fase for realisering av Fjordbyen innenfor planhorisonten frem til 2011.

HAVs første primære interesse er raskt å få utviklet en havneterminal i de sydlige deler av havna som kan ta imot havnevirk-somheten fra andre deler av havna som fraflyttes. Dette forutsetter politisk aksept for midlertidige havneløsninger i Sydhavna i vedtaksform og på en slik måte at også andre instanser må rette seg etter dette.

Den andre interessen er å få avklart en lokalisering av fergeterminal for utenlands-fergene som er akseptabel for HAV, våre kunder, byen og dens innbyggere. Dette spørsmålet vil foreligge til politisk behandling i 2003.

Den tredje interessen er at de områder HAV fraflytter får en god utvikling som gir midler til å gjennomføre de primære oppgavene.

Planen skal på overordnet nivå avklare følgende

- Plangrunnlag
- Forutsetninger
- Krav
- Fremdrift
- Ressursbehov for gjennomføringen
- Nødvendige beslutninger

Hensikten med Revidert strategiplan er således å skaffe politisk aksept og gyldige vedtak for realisering av aktuelle deler av Fjordbyen innen gjeldende Nasjonal transportplans tidshorisont (2002 - 2011).

Gjennom fullføring av de aktuelle prosjekter innenfor de oppsatte tidsfrister skal Havnevesenet oppnå bedre produk-



tivitet og høyere effektivitet i sin virksomhet overfor brukere og kommunen.

5.4 PLANPROSESSEN

Prosessene for gjennomføring av Fjordbyen er omfattende og kompliserte. Det er mange aktører som skal spille på lag. Det skal fattes mange politiske beslutninger som vil være avgjørende for framdriften. Revidert strategiplan vil danne grunnlaget for mange av disse prosessene.

5.5 BESLUTNINGENE

Den første beslutningen gjelder et politisk vedtak om Revidert strategiplan.

Deretter følger

- godkjenning av Utredningsprogram for konsekvensutredning for Sydhavna
- godkjenning av konsekvensutredning
- vedtak av reguleringsplaner



Rammer for havnevirksomheten

Norge og norsk næringsliv har et stort behov for sjøverts transport til og fra utlandet.

Virksomheten i mange større norske havner er i sin natur internasjonal. Norge er i forhold til Europa en øy i transportmessig forstand. Dette innebærer at vi er avhengige av, og må ta hensyn til, de vilkår som gjelder for internasjonal handel og skipsfart. Internasjonal transportpolitikk berører også norske havner.

6.1 OVERNASJONALE RAMMER

EU har innflytelse på norsk transportpolitikk og havner gjennom politiske vedtak og prosesser som Norge ikke deltar formelt i, men som vi må gjennomføre på grunnlag EØS-avtalen.

EU's hvitbok om fremtidig sjøtransport

og havnevirksomhet viser at man vil legge vesentlig vekt på en samfunnsøkonomisk og miljømessig utvikling av transportsektoren. Dette medfører å ta i bruk virkemidler for å forskyve transportmønsteret over fra landevei til sjøtransport, noe som står i kontrast til den utvikling vi har sett over de siste 10 år. Dette vil igjen stille store krav til infrastrukturen i og omkring de sentrale havner i hvert land.

EUs grønnbok tar for seg forholdet mellom pris og kostnad innen transportsektoren, med hensyn til samfunnsøkonomiske kostnader ved transportene. Målet er å skape et mer rettferdig kostnads-/prissystem. Utgangspunktet er at det anses at prisen på mange transporter ikke motsvarer de samfunnsøkonomiske kostnadene de medfører.

Målsettingen er bl. a. at en slik prising vil endre fordeling og belastning slik at trengselen på deler av infrastrukturen som er mest belastet, reduseres og at antallet ulykker følgelig blir mindre. Det er også et mål å redusere miljøbelastningen og miljøproblemene i de områder som er mest belastet.

Tiltak som foreslås for å oppnå dette, er økte avgifter på tunge kjøretøy, veiprising i tungt belastede og/eller utsatte områder og i områder som er ømtålige for miljøbelastninger. På sikt kan slike tiltak få stor betydning for den fremtidige transport-middelfordelingen, og sammen med satsingen på nærsjøfart og havner øke transportandelen for sjøtransport til og fra kontinentet og følgelig også behovet for havnekapasitet i de havner som har trafikk på Europa.

6.2 NASJONALE RAMMEVILKÅR

FORMELLE RAMMER

Dagens lov, havne- og farvannsloven, er fra 1985. Etter loven er utbygging og drift av norske havner et kommunalt ansvar. Hvis havna har stor nasjonal betydning er det gitt spesielle forskrifter for organiseringen. Dette er tilfelle for Oslo havn. Ved kongelig res. av 29.01.1989 ble det gitt bestemmelser om Oslo havnestyres sammensetting og myndighet. Fylkene Akershus, Hedmark og Oppland oppnevner etter dette hvert sitt medlem til havnestyret uten stemmerett.

I forskrift av 31.10.1995 er det bestemt at Oslo skal ha et havnestyre, samt sammensetting og myndighet. Fylkesrepresentantene fra Akershus, Hedmark og Oppland ble samtidig gitt stemmerett. Loven gir kommunen rammer for organisering av havnevirksomheten og forvaltningen av havnen.

Det er laget et forslag til ny havnelov. Den vil eventuelt innebære endringer i rammevilkårene. Det finnes Rikspolitiske retningslinjer (RPR) som har betydning for planleggingen. Dette gjelder Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging og Rikspolitiske retningslinjer for bruk av kyst og kystnære områder i Oslofjorden.

Som for andre virksomheter, offentlige og private, gjelder plan- og bygningsloven, kommuneloven, forurensningsloven, lov om kulturminner, arbeidsmiljøloven, kommunehelsesloven og andre, også for havnene. Disse berører såvel havnenes utbygging som øvrig virksomhet i havnedistriktet.

POLITISKE RAMMER

Nasjonal transportplan

På nasjonalt nivå finnes også andre ramme-forutsetninger bl.a. i stortingsmeldinger og komitéinnstillinger, som gir føringer til kommunene om hva som er nasjonale interesser i norsk havnepolitikk. Dette er også føringer som gir grunnlag for politiske vedtak ved bl. a. stortingsbehandlingen av samferdsels-, havne- og farvannssaker.

Oslo havn ble i 1995 utsett til "nasjonal havn" hvor staten har særlig oppfølging gjennom havnestyret. Staten har oppnevnt en representant til havnestyret som har et særlig ansvar for å påse at statlige målsettinger legges til grunn i planlegging og drift.

Det påpekes også i Nasjonal transportplan at "det er viktig at statlige mål formidles kommunale og fylkeskommunale planmyndigheter. Slike mål vil være sentrale premisser for den regionale og lokale planleggingen og det forutsettes et nært samarbeide mellom kommunale, fylkeskommunale og statlige myndigheter. Der hvor kommunal og fylkeskommunal

planlegging likevel ikke fører til at havner med nasjonal betydning sikres tilstrekkelige arealer og en tilfredsstillende integrasjon med samferdselsnettet for øvrig, vil regjeringen kunne vurdere bruk av statlig planleggings- og reguleringsmyndighet. Dette omfatter også havnenes egne arealer.”

Etter dette er det et statlig premiss til kommunene at de nasjonale havnene gis tilgang til tilstrekkelige landarealer for å sikre en effektiv godshåndtering. Kommunale planmyndigheter er kjent med de statlige målene og dersom de ikke tas hensyn til, kan statlig planlegging og regulering komme på tale.

På statlig side vil en ta hånd om tilknytningen til de nasjonale havnene både på land- og sjøsiden.

Det er satt i gang arbeide med en ny nasjonal havnestruktur. Dette arbeidet skal samordnes med arbeidet med NTP for 2006 – 2015. Det er satt i gang en tverretatlig utredning om dette. I den nye strukturen skal det være to nivåer: Intermodale knutepunktshavner og lokale havner. Hvilken betydning dette vil få for Oslo havn er uklart nå.

De kommunale rammevilkårene for Oslo havn er nedfelt i ”Vedtekter for Oslo havnevesen” vedtatt av bystyret, sist justert i 1997. Det viktigste innholdet i vedtektene i plansammenheng er at Oslo havn skal være en effektiv havn som fyller sin rolle og at inntekten fra havnedriften skal dekke både drift og investeringer. Det er videre understreket at havnen skal arbeide for overføring av godstransport fra vei til sjø og jernbane. De kommunale rammevilkår for havnevirkomheten er entydige. Bystyrets Fjordbyvedtak innebærer imidlertid betydelige endringer som det må tas hensyn til.

FYSISKE RAMMEVILKÅR

Oslo havns framtidige fysiske rammevilkår er svært entydige. Muligheter for en utvidelse av havnen innover land eller til ytterkantene finnes ikke. De geografiske og topografiske betingelsene i havnas nærområde avskjærer også muligheten for å etablere nye terminaler i havnedistriktet. I praksis innebærer dette at Oslo havns mulighet for utvikling ligger i en omfattende omorganisering av havna med små utfyllinger i sjøen der virksomheten skal fortsette i perioden fram til 2011.

6.3 MARKEDETS KRAV OG FORVENTNINGER

Transportmarkedet stiller krav til de havner som skal ivareta markedets transportbehov. Kravene vil være forskjellige og er avhengige av den enkelte havns funksjon. I utgangspunktet vil imidlertid havnenes beliggenhet, infrastruktur, utstyr, effektivitet og kapasitet være viktige parametere for brukeren. I tillegg kommer tilknytningen til havna på landsiden som har stor betydning for transportkjøperens transportløsning.

For en transportkjøper er også tilbudet på transportsiden viktig. Dette gjelder antall destinasjoner, frekvens, regularitet og kapasitet. I tillegg til alle de andre forutsetningene vil prisen på tjenestene veie tungt, men det kan bety forskjellig fra bruker til bruker og de behov som skal møtes.

Dersom havnene og/eller aktørene i havnene over tid ikke er i stand til å møte markedets forventninger og krav, vil transportører og vareeiere finne andre veier for godset. Dette kan føre til at landet får en transportstruktur som er på tvers av nasjonale interesser.





Regionale havneløsninger

Regionale havneløsninger i Oslofjordområdet har vært tatt opp en rekke ganger gjennom årenes løp i forskjellige sammenhenger og med forskjellige mål. Allerede i 1965 fikk Østlandskomiteen i mandat å legge fram en landsdelsplan for Østlandet. I dette arbeidet ble det laget en analyse av havnenes innvirkning på utviklingen av regionale vekstsentre. Utgangspunktet var da ønsket om å lokalisere trafikkveksten til andre havner for å unngå å utvide Oslo havn. Østlandskomiteens konklusjon var at dette ville ha liten effekt og ville stort sett bare føre til økte transportkostnader.

På slutten av 1990-tallet ble spørsmålet reist igjen på grunn av voksende trafikk av enhetslastet gods til Oslo. I forbindelse med planarbeidet til Strategisk plan for Oslo havn 2000-2020 ble det sett på

hvordan den antatte økningen i behovet for håndtering av containere lo/lo kunne dekket dersom det ville overstige det som var mulig å håndtere i Oslo. Som en del av utredningsarbeidet ble det gjort en kartlegging av mulige lokaliseringer for en tilleggskapasitet i indre Oslofjord utenfor Oslo havnedistrikt. Delutredningen for dette arbeidet ble offentliggjort i august 1997 før Strategiplanen ble ferdig.

Den offentlige debatt om alternativene utenfor Oslo havn skapte reaksjoner på lokalt hold og særlig på Kambo som var angitt som det sted som ble sett som trafikkmessig mest gunstig. Dette førte til at det ble gjort klart fra sentrale myndigheter at Oslo havns utvikling bør planlegges innenfor Oslos eget havneområde.

Dette ble lagt til grunn for det videre arbeid med Oslo havns strategiplan.

Basert på en strammere organisering av havnevirkksomheten og innføring av ny teknologi for containerhåndtering som er betydelig mindre arealkrevende, ble det i Strategiplanen vist at det er mulig å etablere tilstrekkelig kapasitet innenfor eksisterende havneområde i Oslo. Samtidig ble det vist at betydelige havnearealer kunne frigjøres til byutvikling. Dette var hovedinnholdet i havnestyrets strategiplan som ble lagt fram høsten 1998.

7.1 ØSTMØEUTVALGET

De regionale løsninger og utredningen av disse ble det besluttet skulle ivaretas av et offentlig nedsatt utvalg. Det kan her være hensiktsmessig å oppsummere noen av de begrunnelsene for det regionale samarbeidet og de varierende forutsetninger som har vært framme i debatten om dette.

Regionalt havnesamarbeid dreier seg om:

- Hvordan en ved samarbeid kan etablere større enheter som kan høste stordriftsfordeler, både på rederisiden og i selve havnedriften. Slike fordeler vil komme brukerne til gode.
- Hvordan en kan løse lokaliseringsproblemer og nærmiljøproblemer
- Hvordan havner i en region kan samarbeide om differensiering av trafikken for å høste stordriftsfordeler innen segmenter.
- Hvordan samarbeid kan bidra til felles utviklingsarbeid og markedsføring.

Fiskeridepartementet nedsatte et bredt sammensatt utvalg under ledelse av instituttchefen ved Transportøkonomisk institutt Knut Østmoe. Utvalget omtalt som Østmoe-utvalget, skulle vurdere en rekke sider ved havneutviklingen i Oslofjorden. Som følge av den antatte veksten i

import av enhetslastet stykkgoods fram til 2020 ble mulighetene til bl.a. å etablere en ny sentralhavn vurdert. Viktige hensyn var å legge til rette for et havnetilbud som ivaretar sjøtransportens fortrinn som en miljøvennlig transportform, arealbruken til havneformål i de aktuelle trafikkhavner i regionen i forhold til arealkonflikter og miljøhensyn og å se på havnetilbudet i lys av næringslivets internasjonale konkurranseevne. Dette reflekterte målsettinger som dro i forskjellige retninger.

Utvalget la fram sin innstilling i juni 1999, NOU 1999:24. I konklusjonen ble det foreslått en modell for havnetilbudet i Oslofjorden som er basert på geografisk organisering med et samarbeide blant havnene på vestsiden av Oslofjorden og et blant havnene på østsiden. I tillegg ble det foreslått en løsning for indre Oslofjord basert på et samarbeide mellom Oslo og Drammen og eventuelt Moss. Det ble lagt til grunn at håndtering av containere i Oslo havn skulle opprettholdes. Utvalget anbefalte ikke etablering av en ny sentralhavn i Oslofjordregionen. Utredningen ble sendt på høring i juli 1999. Havnestyret avga høringsuttalelse i møte 23.09.1999.

7.2 FJORDBYPLANEN

Parallelt med arbeidet med Havnevesenets arbeide med Strategiplanen satte byrådet i gang utredningsarbeid i Plan- og bygningsstaten (PBE) om arealbruken i havna. Dette utredningsarbeid hadde som formål å fremme forslag om byutvikling gjennom å omdisponere havnearealene, uten å ha som anliggende å finne løsninger på hvordan en skal erstatte den transportkapasitet som ligger i godshåndteringen over Oslo havn.

Denne utredningen ledet fram til bystyrets vedtak om Fjordbyen av 19.



januar 2000. Vedtaket er et intensjonsvedtak som ble Oslo kommunes syn på den framtidige utvikling i Oslo havn. Kommunen mener at havnevirksomhet og godshåndtering må ses i et regionalt perspektiv. Kommunen ønsket derfor å innlede et samarbeid med staten, fylkeskommuner og aktuelle kommuner for å utvikle en langsiktig strategi for regionale havneløsninger og en vurdering av lovgrunnlaget for slike løsninger.

Fjordbyvedtaket bygger på et forarbeid og saksframlegg fra byrådet. Det er grunn til å framheve at byrådet i sitt saksframlegg understreker betydningen for samfunnet av sjøtransport både ut fra økonomiske og miljømessige grunner. Det er derfor viktig å finne en havneløsning for Osloregionen. Det pekes også på at lokalisering av arealkrevende virksomheter som industri og terminalfunksjoner (som havn) bør gradvis flyttes ut av de sentrale byområder. Føringerne for Oslo havnevesen i Fjordbyvedtaket er derfor klare.

- Oslo havnevesen bes utarbeide en strategi for å fase ut lo-lo (den kranbaserte) containervirksomheten på Oslo havn

- Oslo kommune mener at havnevirksomhet og godshåndtering må ses i et regionalt perspektiv. Kommunen ønsker å innlede et samarbeid med staten, fylkeskommuner og aktuelle kommuner for å utvikle en langsiktig strategi for regionale havneløsninger. Lovgrunnlaget for en slik løsning bør vurderes samtidig.

Østmoeutvalgets hovedkonklusjoner ble lagt fram og behandlet i St. meld. nr. 46 (1999 – 2000) Nasjonal transportplan 2002 - 2011.

7.3 FORSTUDIE OM HAVNE-STRUKTUREN I OSLOFJORDEN

Regjeringen besluttet at det videre arbeid skulle skje i regi av Fiskeridepartementet i samarbeid med viktige berørte parter. Departementet startet på denne bakgrunn et forstudie om havnestrukturen i Oslofjorden. Studiet hadde en styringsgruppe med deltakelse fra nasjonalhavnene Grenland og Oslo i tillegg til departementet. Fra Oslo deltok havnestyrets leder Bernt Stilluf Karlsen og havnedirektør Per Mauritz Hanssen.

Styringsgruppens anbefalinger er på en rekke punkter sammenfallende med Østmoe-utvalgets.

Arbeidet med å utvikle tre tyngdepunkt for den stykkgoodsbaserte havnevirksomheten ble fastholdt. Styringsgruppen mente at det ikke er noen realisme i at utfordringen knyttet til å opprettholde et godt havnetilbud i Oslofjorden, løses ved å spre Oslo havns stykkgoods på de øvrige havnene i området. Skal den nasjonale transportpolitikken ivareta næringslivets behov for lavere transportkostnad og høyere transportkvalitet, er det etter gruppens mening, nødvendig at havner har et godsvolum og en infrastruktur som tilsier at

havnene får hyppige anløp av moderne containerskip og som blir brukt av de store transportbrukerne. Dette krever konsentrasjon av godset snarere enn en spredning.

Styringsgruppen mente altså at å spre Oslo havns stykkgoods på dagens Oslofjordhavner var en lite realistisk løsning og gikk inn for at det enten planlegges en ny sentralhavn for indre Oslofjord til erstatning for Oslo havn eller at Oslo kommunes Fjordbyvedtak revurderes. Styringsgruppen pekte ut tre mulige lokaliseringer i indre Oslofjord i tillegg til Oslo. Disse var Kambo ved Moss, Snekkestad/Mulevika i Re kommune og Kommersøya i Sande. Det ble tatt til orde for bygge- og deleforbud på de aktuelle steder. Videre ble det foreslått opprettet et havneselskap for indre Oslofjord med navnet Viken havneselskap bestående av Moss, Drammen og Oslo havner.

Forstudiet ble gjort offentlig i mars 2002. De berørte kommuner stilte seg svært kritisk til forslagene. Etter en lengre offentlig debatt besluttet regjeringen at de utpekte stedene ikke lenger er aktuelle for lokalisering av en sentralhavn. Oslos Fjordbyvedtak skal fortsatt legges til grunn.

Det syntes klart at det er vanskelig - for ikke si umulig - å finne en løsning i tråd med Østmoe- utvalgets anbefaling om lokalisering av en havn som kan avlaste containertrafikken fra Oslo, uten at Regjeringen fatter et vedtak i konflikt med lokale politiske vedtak. Denne situasjonen er imidlertid ikke uvanlig i forbindelse med lokaliseringsvalg innenfor samferdselssektoren. Det var derfor grunn til å vente at de sentrale myndigheter var innforstått med at realiseringen av den regionale løsning som Fjordbyvedtaket forutsetter, ville måtte inneholde et vedtak i konflikt

med enkelte lokale ønsker. I de konklusjoner som Regjeringen trakk i august 2002, lå det imidlertid ingen slik umiddelbar løsning. Regjeringen ser derimot for seg at et Viken havneselskap A/S skal kunne utrede dette spørsmål på en slik måte at en kan finne en løsning. Det er liten grunn til å tro at Viken Havneselskap A/S med et betydelig ansvar tildelt Oslo havnevesen, skal kunne utrede en løsning utenfor Oslo havneområde som ikke vekker negative reaksjoner i andre kommuner. Det er derfor grunn til å være pessimist med tanke på at Viken havneselskap skal kunne fri Regjeringen fra at den vil måtte ta et lokaliseringsvalg i konflikt med en kommune.

7.4 VIKEN HAVNESELSKAP A/S

I brev av 5. september 2002 inviterte Fiskeridepartementet interesserte havner til deltakelse i Viken Havneselskap A/S. Vedlagt invitasjonen fulgte utkast til selskapsinstruks. Viken Havneselskap A/S skal på oppdrag fra Fiskeridepartementet utrede alternative regionale havneløsninger. Det ble gitt frist for tilbakemelding til 20. september 2002 for deltakelse. Oslo havnevesen har gitt sitt svar til departementet 19.09.2002 (jfr. havnestyresak nr. 62/2002). Selskapet er stiftet med en aksjekapital på kr. 100.000,- fordelt på 1000 aksjer a kr. 100,-. Til sammen har 8 havner meldt seg interessert i å delta. Departementet forutsetter at arbeidet i selskapet skal ledes av Oslo havnevesen og det arbeider nå med organiseringen av selskapets arbeid. Det er satt en frist for selskapets utredningsarbeide til utløpet av 2003.

Det er liten grunn til å tro at en utsettelse vil kunne skaffe fram nye momenter som gjør valgkonflikten lettere.

Det er heller slik at en utsettelse vil kunne gjøre det vanskeligere å finne løsninger utenfor Oslo. En slik utsettelse kan bidra til å forsinke frigjøringen av havnearealer til byutviklingsformål.

Et viktig element i en regional løsning er finansieringen av nødvendig infrastruktur. I forstudiet pekes det på at muligheten for bruk av Oslo havnekasses midler til infrastruktur i nærliggende havner må omfattes av et slikt samarbeid.

Sett fra Oslos side synes det grunn til å forvente at en løsning for lo-lo utenfor Oslo basert på det regionale samarbeidet, vil kreve en vesentlig finansiering fra Oslos havnekasse. Det er grunn til å utrede konsekvensene for Oslo av dette. Her kan en peke på at hvis en ikke ser for seg tilførsel til havnekassa fra bykassa vil denne medfinansiering av en ny regional havneløsning kreve betydelige inntekter fra salg av havnearealene. En må derfor kunne regne med at dette regionale samarbeidet forutsetter at reguleringsplanene for havnearealene i Oslo legger opp til en økonomisk tomteutnyttelse med høy utnyttelsesgrad. En må regne med at den regionale løsning vil være dyrere for Oslo enn en løsning hvor Oslo bystyre revurderer anvendelsen av Sjursøya til fortsatt containertrafikk lo-lo også etter 2011. Dette areal kan imidlertid ikke brukes til annet en havn eller industriliknende aktivitet grunnet sikkerhetssonen rundt den oljelassing og opplasting til bil og jernbane som skal finne sted på Sjursøya. Hvis en ikke finner en økonomisk rimelig regional havneløsning, vil altså realiseringen av utflytting av containertrafikken fra Sjursøya etter 2011 kunne medføre krav om større inntekter fra salg av havneiendommer og dermed en høyere økonomisk utnyttelsesgrad som kan

innebære negative trekk sett fra hensynet til byutvikling. Årsakene til dette ligger i problemene med å finne en akseptabel regional havneløsning.

7.5 NY NASJONAL HAVNESTRUKTUR

Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015 er også under arbeid. Samtidig er det satt i gang arbeid med en ny nasjonal havnestruktur. Den nye strukturen baserer seg på en annen inndeling av havnene enn den som har vært benyttet til nå. Et hovedelement i den nye strukturen er definisjonen av de intermodale knutepunkthavnene. Dette arbeidet er koblet til NTP 2006–2015 og det er etablert en tverretattlig arbeidsgruppe under ledelse av Kystverket til dette. Transportetatene skal legge fram et felles plandokument i mai 2003 som inngår i trinn 2 i NTP. Dette skal gi Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet grunnlag for sin anbefalte strategi. Det er ikke grunnlag for å anta at Viken havneselskap vil kunne bli ferdig med sitt arbeid i tide til at det kan gi bidrag til det felles plandokument.





Mål for Oslo havn 2002 - 2011

Målene for Oslo havn må reflektere de rammevilkår som virksomheten skal skje innenfor. I tillegg til prognoser for trafikk- en er målene for bedriften det viktigste grunnlaget for strategiplanarbeidet. Dette skal danne grunnlaget for organiseringen og omfang av havnevirksomheten i fremtiden. Arealplaner og investeringer vil reflektere de mål som kommunen og staten vedtar for havnevirksomheten i Oslo.

Hele hensikten med virksomheten i Oslo havn er å legge forholdene til rette for at omlasting av gods i Oslo havn kan skje på en rasjonell og effektiv måte, til lavest mulig kostnad og med en kapasitet som er i samsvar med etterspørselen. Innenfor dette er det definert hovedmål for hvordan virksomheten skal innrettes innen de enkelte felt og innen eksisterende og

fremtidige rammer. På enkelte områder er det viktig at havnen går foran i utviklingen og at dette fremgår av bedriftens mål.

8.1 MILJØ - ET OVERORDNET MÅL

All planlegging, utbygging, drift og forvaltning av Oslo havn skal ha som mål å bidra til fremtidig redusert miljøbelastning ved omlasting og transport av varer, lokalt, regionalt og globalt. Dette innebærer at Oslo havnevesen innenfor sitt ansvarsområde må ligge i forkant av utviklingen i miljømessige forhold som berører havnen og at det legges stor vekt på kompetanseutvikling innen fagfelt som gjør dette mulig. Strategiplanens miljøratsing skjer på to hovedområder.

Overfor trafikantene skal Oslo havn arbeide for mer miljøvennlige transporter.

Internt skal Oslo havnevesen bidra til et best mulig miljø i havna.

8.2 HAVNEMILJØET

Hensynet til miljø og god miljøpraksis er førende for all virksomhet Oslo havnevesen har ansvar for, og dette skal gjenspeiles av stadig styrking av miljøinnsatsen. Oslo havnevesen er også opptatt av fordelene ved en god miljøpraksis. Oslo havnevesen er miljøsertifisert etter ISO 14001. Erfaringer fra industrien viser at miljøeffektivitet også er lønnsomt, fordi det betyr økt effektivitet og reduserte kostnader. Oslo havnevesen ser også på dette som et positivt element i sitt videre miljøarbeid.

Oslo havnevesen deltar i ESPO (European Seaport Organization) og ECEPA (Environmental Challenge For European Port Authorities) som har tatt initiativ til å lage felles retningslinjer for miljøstyring i havner. Resultatet av dette arbeidet er Environmental Code of Practice som den enkelte havn er anbefalt å bruke som basis og tilpasse sine lokale forhold. Dette legges til grunn i Oslo havnevesen som utvikler et system for sitt miljøarbeid som passer lokale forhold.

Utviklingen tilsier nye miljøkrav, både nasjonalt og internasjonalt, som Oslo havnevesen allerede har begynt å forberede seg på. Som forvalter av Oslo havns arealer, har Oslo havnevesen fått utvidet ansvar i forurensningssaker, og som kommunal bedrift må Oslo havnevesen også tilpasse seg nye krav om at offentlig sektor skal ha et tydeligere miljøansvar og mer fleksibelt samarbeide sektorene i mellom.

Det er utarbeidet miljømål for Oslo havnevesen som utgjør bedriftens

miljøpolitikk. Følgende miljøoppgaver har hittil vært fokusert i Oslo havn:

- Opprensning av sjøbunnen
- Utslipp til luft
- Støy
- Avfall
- Utslipp til sjø
- «Optisk» forurensning/estetikk



Oslo havnevesen har gjennomført en rekke studier for å kartlegge miljøproblemene i Oslo havn. De viktigste studiene er:

- Landvinning og massedeponier i Oslo havn (1995)
- Tiltaksplan for opprydding av forurensede sedimenter i Oslo havn (1996)
- Sjøtransport og utslipp til luft - Case Oslo (1996)
- Miljørapport Oslo havn - utslipp til luft og støy. Kartlegging, tiltak og virkemidler (1997)
- Utredninger vedrørende støy fra Ormsundterminalen
- Trafikkforurensning i Oslo - rapport fra NIVA etter engasjement fra Oslo havnevesen (1994)

Det gjennomføres registreringer av utviklingen på flere områder og det

utarbeides tilstandrapporter for forskjellige områder i havna.

Miljø vil bli en viktig faktor i fremtidig rammebetingelser for Oslo havn, og Oslo havnevesen har betydelige oppgaver som skal løses på dette området.

MILJØOPPFØLGINGSPROGRAM

Som en del av både Revidert strategiplan og Hovedplanen for gjennomføring av Fjordbyen er det under utarbeidelse et miljøoppfølgingsprogram. Det vil legge rammer for hvordan de miljømessige spillereglene skal være for hele planarbeidet og er også like viktig for gjennomføringen av tiltakene. Dette gjelder både tiltak i Havnevesenets daglige drift og i prosjektene. Viktige satsningsområder fremover er redusert utslipp til luft og redusert støy fra både skip og landoperasjoner. Ved valg av tekniske løsninger for havnevirkksomheten legges det til grunn en minimalisering av utslipp og støy.

Deler av virksomheten på Oslo havn utføres av andre enn Havnevesenet. Havnevesenet vil stille krav til operatørene som minst er på nivå med tilsvarende virksomhet i andre bedrifter utenfor havna.

Oslo havn og Havnevesenet er i et kritisk søkelys både fra presse og politikere og har derfor også allmennhetens oppmerksomhet. Havnedriften skal derfor skje på en måte som er til minst mulig miljømessig sjenanse for omgivelsene. Dette legges til grunn for all virksomhet på havneområdet, også for de private operatørene.

8.3 OSLO HAVNEVESENS NASJONALE ANSVAR

Som følge av at Oslo havn av staten er oppnevnt som nasjonal havn har Oslo havnevesen også ansvar for omlasting av gods i nasjonal sammenheng. Behov for arealer og annen kapasitet som dette godset representerer må det legges til rette for i havnens fremtidige utvikling og drift.

Etter gjeldende Nasjonal transportplan har Oslo havn en funksjon som nasjonal havn for hovedstadsområdet.

Ved planleggingen er det tatt hensyn til at en stor del av norsk grossist- og importørnæring er en del av hovedstadsområdets næringsliv.

SAMFUNNSNYTTE

All omlasting av gods og passasjerer over Oslo havn skal skje på en måte som innebærer en lavest mulig kostnad for brukerne og samfunnet. Dette innebærer at det ikke bare er Oslo havnevesens eller havnas brukeres nytte isolert sett som er målet, men en nytte som er maksimal sett i et vidt samfunnsmessig perspektiv, herunder miljømessige fordeler ved bruk av sjøtransport.

Det er viktig av hensyn til å opprettholde et best mulig transporttilbud og lavest mulig pris at godset konsentreres.

Oslo kommune har ansvar for hovedstadsområdets behov for sjøgående transport.

Oslo kommune har ansvar for at hovedstadsområdets etterspørsel etter havnetjenester til enhver tid kan etterkommes. Dette skjer ved at det innenfor nåværende arealer i Oslo kommune bygges og tilrettelegges på optimal måte.

Planlegging og utbygging må skje tidsnok til at kapasiteten er til stede når



etterspørselen foreligger. Oslo havnevesen tar i sin planlegging ansvar for at hovedstadsområdet skal få dekket sin etterspørsel etter omlastingstjenester mellom sjø- og landtransport i den tid Oslo havn har funksjonen som nasjonal havn.

Planen har som mål at det behov som prognosene angir dekkes på en faglig forsvarlig måte. Planen legger opp til den mest optimale utnyttelse av arealene innenfor kjent teknologi og innenfor en forsvarlig økonomisk ramme. Måloppnåelse kan måles mellom prognoser og planlagt kapasitet, og i forhold til mulig arealeffektivitet i terminalene.

8.4 AREALEFFEKTIVITET

Oslo havnevesen legger til grunn at havnas terminaler skal utrustes med det godshåndteringsutstyr som gir den beste utnyttelse. Oslo havn er en byhavn med attraktive arealer. For å kunne forsvare denne arealbruken i den tiden havna planlegger for, må utnyttelse av de begrensede arealer være optimal.



Analyser og trender

For å kunne gjennomføre en fornuftig og strukturert planprosess er det nødvendig å lage et plangrunnlag. En viktig del av plangrunnlaget er analyser som dels tar opp trender og utvikling på makronivå og dels den spesifikke utviklingen for den tiden planen gjelder. Analysene som er laget er basert på både en langsiktig utvikling, utviklingen den siste tiden og utviklingen i forhold til andre transportformer. På grunnlag av disse analysene er det laget prognosegrunnlag for utviklingen fram til 2011.

9.1 TRENDER OG UTVIKLING

Den mest synlige utviklingen innen sjøtransport er konsentrasjon til færre og større aktører som dekker en stadig større del av transportnettverket og markedet.

Det gjelder så vel i det globale marked som i Europa og Norden. Dette er en utvikling som er generell og som skjer innen alle deler av samfunnet, både innen finans og forsikring, og gods- og passasjertransport på land og i lufta.

Den viktigste grunnen til denne utviklingen er krav om større effektivitet, lavere kostnader og større markedsmakt. Dette fører også til en konsentrasjon av godsvolumer.

Skipene er blitt større med en kapasitet på over 6000 TEU (tyvefotsenheter). Disse krever mer last i de havner som anløpes. Fordi skipene er store og dyre må de ligge så kort tid som mulig. Dette skyldes at skipets havnekostnader beregnes på grunnlag av størrelse og den tiden det ligger i havn. For å få best mulig nytte av

anløpet og mest mulig igjen for pengene er det viktig for rederiet at mest mulig gods håndteres på kortest mulig liggetid.

Denne utviklingen påvirker havnesiden. Det er behov for større konsentrasjon av godset med større volumer i de havner som anløpes. Dette gir flere ruter til og fra disse havnene med bedre dekning og høyere frekvens, som igjen kan gi bedre konkurranseevne og lavere kostnader og større effektivitet.

Konsentrasjonen av godset krever betydelige investeringer i større terminaler med kraftigere og mer effektivt utstyr.

Utviklingen fører til at de store skipene i oversjøisk fart reduserer antall anløp på de kontinenter der de går og lasten konsentreres i færre knutepunkthavner. Fordi disse havnene har betydelig feedertrafikk med oversjøisk last som gir grunnlag for et godt transportnettverk, blir disse attraktive også for transportkjøpere i regionen. Igjen er det kriteriet om et kritisk minstevolum som gjør seg gjeldende.

Utviklingen i de store havnene virker også inn på de mindre havnene i nettverket. Den håndteringsmåte, effektivitet og det kritiske minstevolum som gjelder i de store havnene vil i mindre skala også gjelde disse.

Utviklingen viser en fortsatt vekst innen containertrafikken i Nord-Europa, men det kan bli en redusert vekst i forhold til den sterke utviklingen som har vært i de

siste 10-15 år. Det ligger likevel i dette en forventning om fortsatt vekst i stykkogods i containere, først og fremst til forbrukermarkedet. Utviklingen innen intermodale transporter vil også påvirke markedet og bidra til fortsatt vekst, selv om denne utviklingen har gått langsomt i Europa i forhold til eksempelvis Nord-Amerika. Det politiske trykket for å utvikle intermodaliteten innen stykkgodstransportene i Europa er stort og vil øke framover. En større grad av overgang til enhetslaster innen andre varetyper vil også bidra til å holde veksten oppe. Samlet sett forutser den engelske instituttet Ocean Shipping Consultant OSC en dobling av containertrafikken i europeiske havner fram til 2011 i sin rapport fra 2000.

Ser man på Nord-Europa spesielt har veksten i perioden 1990 til 1999 vært på 82,3 %. I 1999 som er det siste året som er tatt med i OSCs rapport passerte nesten 29 mill TEU gjennom havnene i dette området. Statistikk viser at veksten har fortsatt.

OSC bedømmer utviklingen i Norge slik at etterspørselen av containerkapasitet vil øke og følge veksten i BNP i forholdet 2:1 i snitt fram til 2012. Dette er omtrent tilsvarende vekst som i Europa for øvrig.

Faktisk utvikling i BNP i Norge i perioden 1997 – 2001 sammenholdt med det som var forutsatt i Langtidsprogrammet 1998 – 2001 framgår av tabellen under.

TABELL 1. BNP 1997 – 2001
Prosentvis endring fra året før. Faste priser

Norge	1997	1998	1999	2000	2001	1996 - 2001
Langtidsprogrammet	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	14,2
Faktisk	4,7	2,4	1,1	2,3	1,4	12,4

Kilde: Strategisk plan (SP), Statistisk sentralbyrå (SSB)

Dersom OSC' syn legges til grunn bør veksten i den norske containertrafikken for denne perioden ligge på rundt 24-25 %.

9.2 UTVIKLINGEN INNEN UTENRIKS GODSTRANSPORT TIL OG FRA NORGE

Norges utenriks transporter vokser. I årene 1996 – 2001 var veksten samlet på vel 21 % i volum når statistikk for import og eksport av tradisjonelle varer legges til grunn. Veksten har svingt veldig fra det ene året til det andre, men i snitt dreier det seg om 3,5 % pr. år.

Norges import og eksport av tradisjonelle varer 1997 – 2001 er vist i tabell 2.

TABELL 2: VOLUMINDEKSER

Prosentvis endring fra året før

	1997	1998	1999	2000	2001	1996 - 2001
Import:						
Langtidsprogrammet	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6	19,3
Faktisk utvikling	7,8	8,8	-1,2	1,3	3,1	21,0
Eksport:						
Langtidsprogrammet	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	27,0
Faktisk utvikling	8,1	3,3	3,2	2,1	3,0	21,2

Kilde: SP, SSB

TABELL 3: TRAFIKKUTVIKLINGEN FOR CONTAINERE LO/LO OVER OSLO HAVN I PERIODEN 1996 - 2001

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Container lo/lo	625	698	737	820	927	1 019

Tall i 1000 tonn

TABELL 4: PROSENTVIS VEKST I CONTAINERTRAFIKKEN LO/LO I OSLO HAVN

Prosentvis endringer fra året før

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Container lo/lo		11,7	5,6	11,2	13	9,9

Det finnes ingen god statistikk for hvor stor del av denne utenrikshandelen som er containerisert. Men med en faktisk

utvikling på ca. 21 % er det ikke umulig at OSC's antakelse om en vekst i containertrafikken på ca det dobbelte av BNP-veksten på 12,4 % er realistisk.

Trafikkutviklingen for containere lo/lo over Oslo havn i perioden 1996 - 2001 framgår av tabell 3.

Den prosentvise veksten i containertrafikken lo/lo i Oslo havn framgår av tabell 4.

Dette viser en vekst på 60 % i perioden 1996 – 2001. Men samtidig er skipstrafikken med containere ro/ro sunket kraftig.

For stykkgodstrafikken til og fra Norge er trenden at en økende del av transportene går landeveien. I tidligere perioder har de andre transportformene som skip og jernbane hatt et tap av relative markedsandeler, samtidig som det har vært en reell vekst. Dette skyldes at en større del av veksten har gått til landeveistransport. I de siste årene har sjøtransport og jernbane tapt både relative markedsandeler og for enkelte godstyper hatt en reell volumnedgang.

Godstransport til og fra Norge er ikke statisk. Markedet er hele tiden i endring både når det gjelder aktører, avtaler og transportmåter, men det finnes likevel relativt klare og entydige strukturer og trender.

Mellom 70 og 80 % av Norges samhandel skjer med land i Europa. Industriens største markeder ligger i Europa og importen har også en høy andel med opprinnelse i et europeisk land.

Importen

Det er en utvikling i retning av at en større andel av importen er konsumvarer med opprinnelse utenfor Europa. Dette medfører at en økende andel av importen passerer gjennom en av de store transitt-havnene på sin vei, og at varene i hovedsak

fraktes i containere. Dette er som regel fulle enheter som skal dekke hele landet. Godset går til store distribusjonsterminaler eller kjedelagre som fordeler varene til forbrukerne. Hovedtyngden skal til de tettest befolkede områdene på Østlandet og særlig rundt Oslo. Dette fører til at godset i første omgang kommer til Oslo.

Eksporten

Eksportnæringene stiller nå stadig større krav til transportløsninger, og med det også til transportørene. Større nærings- og industrivirksomheter er ofte lokalisert ved sjøen med egen kai eller med terminal i umiddelbar nærhet. De er betydelige kunder som har markedstyngde. Disse forventer at transportøren leverer importgodset og henter eksportgodset på egen kai eller den terminal som benyttes i nærheten.

De mindre eksportørene og transportkjøperne har ofte volumer som ikke er store nok til å fylle en lasteenhet alene og er derfor avhengig av å samlaste sitt import- eller eksportgodset med andre kunder for å få en akseptabel pris og en frekvens som kunden krever. Dette skjer både i havna og i terminaler utenfor havna. Det fører til en konsentrasjon av gods i terminalene. Terminalene bruker flere transportformer. I havna er trafikken mest sjørettet, mens terminalene utenfor først og fremst betjener landeverts transport. Dette fører til endringer i transportvalg, transportmiddel og transportmønster.

Konsekvensen

Konsekvensen ved denne utviklingen er at eksporten i mindre utstrekning bruker de offentlige havnene og i økende grad velger andre transportmåter, eller egne eller private kaier. Det finnes tilfeller hvor utviklingen går motsatt vei fra private/egne



terminaler til offentlig havn, men det er oftest unntaket. Importen velger fortsatt å bruke offentlige havner som ligger nær hovedmarkedet og godsterminalene.

Dette fører til at eksporten og importen etablerer forskjellige transportmønstre som blir vanskeligere å forene. En annen side ved dette er at mens importen først og fremst dekker forbruket av konsumvarer som skal til de store befolkningssentra særlig på Østlandet, ligger eksportnæringen spredt på en rekke steder i landet og ofte ved kysten. Dette kan være områder med en relativt lav befolkningstetthet og som følgelig mottar en liten andel av de varer som importeres. De sjøterminalene som benyttes lokalt til eksportgodset har ofte dårlig tilknytning til det nasjonale transportnettverket fordi industrien ikke har noe stort behov for dette.

Det er også viktig å merke seg at tradisjonelt har importørene og de store grossistene vært lokalisert i nærheten av de større havnene, og særlig gjelder dette i Oslo og omegn på grunn av transporttilbudet.

For stykkgodstrafikken til og fra Norge er trenden at en økende andel av godset går

landeveien. All statistikk viser at selv etter de store innhogg i sjøtransportens og jernbanens andel av godstransporten over de siste 40-50 år, så fortsetter veksten for landeveistransporten. Dette er en nasjonal og internasjonal trend. Utviklingen vil fortsette så lenge markedet finner dette økonomisk gunstig og det ikke settes inn virkemidler som endrer muligheter og forutsetninger.

9.3 UTVIKLINGEN I OSLOFJORDOMRÅDET

Siden slutten på 1990-tallet har det vært en generell trend at den sjøvertse transporten i Oslofjorden har gått ned. I perioden 1996-2001 har nedgangen samlet for havnene i Oslofjorden vært på 1,1 mill tonn.

Det er flere årsaker til utviklingen. En årsak er at gods som tidligere ble sendt via havner i Oslofjorden nå sendes fra havner på Vestlandet eller Sørlandet, en annen kan være at gods til og fra Nord-Norge sendes gjennom Sverige og først kommer inn eller ut av landet lenger nord. Men disse årsakene har trolig mindre betydning. Den viktigste årsaken er en overflytning av gods fra skip til lastebil.

En undersøkelse av den grensekryssende trafikken over Svinesund som er gjennomført på initiativ av "Arbetsgruppen for forbättrade kommunikasjoner mellan Oslo – Göteborg (AOG)", viser at i perioden 1994-99 var veksten på 1 mill tonn fra 4,3 mill til 5,3 mill tonn pr. år. Undersøkelsen viser også at i forhold til en tilsvarende undersøkelse i 1989 så er antallet kjøretøy nesten fordoblet på 10 år. Veksten i godsmengde i samme periode har vært på 2,2 mill årstonn. Dette viser at trafikken har gått til andre transportformer og hovedsakelig gått over på vei.

Undersøkelsen viser også at transitt-trafikken på landeveien gjennom Sverige øker. Dette er gods til og fra kontinentet og som ikke har noen tilknytning til Sverige. Fra 1994 til 1999 har trafikken økt med 800.000 tonn på årsbasis og anslås nå til å omfatte nesten 2 mill. tonn pr. år. Det meste av dette kommer gjennom Göteborgs havn og havnene i Syd-Sverige. Etter dette er Øresundsbroen satt i trafikk, men har trolig liten betydning i denne sammenheng. Uavhengig av dette øker veitransporten sin andel på bekostning av jernbane og sjøtransport.

Samtidig viser undersøkelsen at Oslo/Drammen-området forsterker sin posisjon som dominerende start/ende punkt for veitransportene over Svinesund.

Det er en betydelig retningsubalanse i trafikken over Svinesund med en dominans for importen og stor tomkjøring ut av Norge. Dette bekrefter den omtalte forskjellen mellom transportmønstrene for import og eksport.

Totalt sett viser undersøkelsen at over 65 % av trafikken over Svinesund skal til eller fra Oslo/Drammen og nordover. På grunnlag av 1999-tall tilsier dette omtrent 3,5 mill tonn pr. år.

Det er også viktig å merke seg at av den grensekryssende jernbanetrafikken over Kornsjø er fra 1989 til 1999 volum halvert til ca. 500.000 tonn pr. år.

OSLO HAVN

Oslo havn må primært beskrives som en endehavn i et globalt og europeisk transportnettverk. Men den er også et nav i et nasjonalt transportnett. Det er derfor klart at godstrafikken i Oslo havn gjennom mange år har blitt sterkere og sterkere knyttet til Oslo og de omliggende distrikter. Utviklingen har derfor ført til at

Oslo havn i tillegg har regionale og rent lokale funksjoner.

Fergeselskapene har også hatt en nedgang i godsvolumet selv om fergene stort sett har vært godt utnyttet. Det er flere grunner til dette, men det er et trekk at antallet passasjerbiler øker på bekostning av godset. Nye krav knyttet til fergedekkenes sikring har ført til redusert kapasitet. Det skjer også endringer i sammensettingen av godset på fergene.

For bulktransporten er havna primært en regional og lokal havn som er viktig som leveringspunkt for tilslagsmaterialer for den lokale entreprenør- og byggevirksomheten. Det samme gjelder som innførselshavn for gjødning og andre produkter til landbruket rundt Oslo og nordover, salt og lignende for både industri og veisaltning og som utskipningssted for korn og landbruksprodukter for distriktene omkring.

For våtbulk er Oslo havn sentral for forsyningen til Østlandsområdet for flydrivstoff til Gardermoen, bensin, diesel og andre oljeprodukter som bitumen til industrien og til asfaltering av veier.

Dette er altså primært lokale og regionale funksjoner som det knyttes liten diskusjon til og som forutsettes å bli i Oslo havn innenfor Fjordbyløsningen.

Det er imidlertid stykkgodsomsetningen det er knyttet størst oppmerksomhet til. Særlig er det last i containere eller containerne i seg selv som søkelyset har vært rettet mot og som fortsatt fanger almenhetens interesse. Det er derfor containertrafikken som Havnevesenet har lagt størst vekt på å finne hensiktsmessige løsninger for. Det er også i denne sammenhengen at Oslo havns funksjon som nasjonal havn er viktigst.

Det er særlig som utenriks stykkgoods-



havn Oslo framstår som en nasjonal havn. Den dominerende delen av stykkgodstrafikken i Oslo havn er utenrikstrafikk. Over 95 % av stykkgodset er knyttet til import og eksport. Den dimensjonerende trafikken er import av konsumvarer til befolkningen. Dette har vært et tydelig utviklingstrekk i trafikken i mange år.

Gjennom nesten tyve år har trafikken med containere lo/lo (kranbasert lift on - lift off) vokst jevnt og trutt. I perioder har veksten vært over 10 % i året. Fra 1983 til 2001 har antallet containere som er håndtert med kran, økt fra vel 8000 til 140.000 TEU (Twenty feet Equivalent Unit).

Oslo havn var på 1980-tallet først og fremst en ro/ro havn. Denne trafikken vokste fram til 1990-tallet parallelt med utviklingen av lo/lo. Fra begynnelsen av dette tiåret har transportformen ro/ro hatt en nedgang fram til 2001 da DFDS Tor Line flyttet sin virksomhet til Brevik. Det som nå er igjen av ro/ro er trafikken fra Finland med Finncarrier og med utenlandsfergene. Godstrafikken med fergene har vist en nedgang de siste 5-6 årene.



Prognosene

10.1 FORUTSETNINGER

For å lage prognose over stykkgodsomsætningen utenriks over Oslo havn for årene fremover må man ha en oppfatning om fordelingen av godsomsætningen mellom alternative havner i Oslofjordområdet. Det legges til grunn at DFDS Tor Lines virksomhet er flyttet fra Sørrenga og at Follums papireksport over Filipstad flyttes ut av Oslo i årsskiftet 2004/2005. Containere som tidligere ble fraktet med DFDS Tor Line er i stor grad overført til Lys Line i et samarbeide. En annen del av containertrafikken er overtatt av Team Line.

Annen trafikk over havneavsnitt som vil bli overlatt til byutvikling, forutsettes tatt vare på og omlokalisert på gjenstående havnearealer for perioden fram til 2011.

For øvrig er det ikke grunn til å anta at det skjer spesielle tiltak i andre havner som kan føre store godsvolumer ut av Oslo i perioden. Spesielt legges det til grunn at det ikke vil være bygget en alternativ containerhavn i Oslofjordområdet som opererer på lo/lo-basis og kan være operativ i 2011.

Det er et transportpolitisk mål i Norge at godstransporter skal overføres fra vei til sjø og bane. Dette sammenfaller for øvrig med EU's transportpolitiske mål. For Oslo havnevesen er det vedtektsfestet at samferdselspolitiske mål om overføring av gods fra bil til skip og bane, skal fremmes.

Den generelle utviklingen i Oslo havn har de siste 5 årene gått i motsatt retning av disse transportpolitiske målene ved at stykkgodstrafikken over havna har sunket

med 400.000 tonn (når man ser bort fra nedgangen i transittering av kystlast). Samtidig har utenrikstransportene over Oslo tolldistrikt økt med omtrent samme mengde. Hvis man tar hensyn til forskjeller i datagrunnlaget, har trolig gods-transportene på vei til og fra Oslo tollsted økt mer enn 400.000 tonn.

For Oslo havns vedkommende har utviklingen i eksporten de senere årene vært svakere enn importen, da industriproduksjonen i Osloområdet og det nære omland har gått ned. Det er grunn til å regne med at eksporten over Oslo havn også i årene fremover vil utvikle seg svakere enn landsgjennomsnittet, fordi de store eksportørene krever andre løsninger av transportørene som bl. a. innebærer bruk av private terminaler.

Det er også tendenser til at fiskeeksporten til dels finner andre veier enn gjennom Oslo havn. Det legges til grunn at eksporten over Oslo havn vil øke med bare 2,0 % p.a. i perioden 2001 – 2011, mens importen av tradisjonelle varer kan ventes å utvikle seg som landsgjennomsnittet, nemlig med en økning på 3,3 % i gjennomsnitt pr. år i perioden.

10.2 NASJONALØKONOMISKE HOVEDTALL

Regjeringen la 29.03.2001 fram Stortingsmelding nr. 30 (2000 – 2001) om Langtidsprogrammet 2002– 2005.

I meldingen gjennomgås utsiktene for norsk økonomi i langtidsprogramperioden. Resultatet av beregningen av hovedtall for norsk økonomi i perioden er gjengitt i tabell 5.

TABELL 5: MAKROØKONOMISKE HOVEDTALL FOR NORGE 2001 – 2005
Langtidsprogrammet 2002 – 2005.
Prosentvis volumendring fra året før

	Årlig gj.snitt 2001 – 2005
Brutto nasjonalprodukt	2,1
Herav: Fastlands-Norge	1,9
Eksport, tradisjonelle varer	4,1
Import, tradisjonelle varer	3,3

Regjeringen forutsatte at brutto nasjonalproduktet vil stige med i gjennomsnitt 2,1 % pr. år i perioden 2001 – 2005 og at importen og eksporten av tradisjonelle varer vil øke med henholdsvis 3,3 og 4,1 % p.a. Veksttakten kan selvfølgelig variere fra år til annet. Det er ikke lagt fram beregninger for makroøkonomiske hovedtall for perioder etter 2005.

Til tross for at det ikke fullt ut er samsvar mellom volumindekser og mengdetall i tonn, har vi ved utarbeidelsen av godsprognosen også denne gang valgt å legge vekt på disse makroøkonomiske indeksene. I utgangspunktet vil Oslo antakelig opprettholde sin andel av Norges import. Med utflytting av eksportindustrien fra Oslo vil byen trolig ikke få mer enn halvparten av landets eksportvekst.



10.3 PROGNOSEALTERNATIVENE

ALTERNATIV 1: SJØTRANSPORTEN OPPRETTHOLDER SIN MARKEDSANDEL FOR IMPORTEN

Alternativet innebærer at Oslo havn omformes slik at den kan å ta sin andel av veksten i stykkgodsimporten fra utlandet. Markedsandelen av stykkgodseksporten vil avta.

Ut fra disse forutsetninger kan importen ventes å stige fra 1.596.000 tonn i 2001 til 2.084.000 tonn i 2011. Eksporten går ned fra 1.204.000 tonn til 1.114.000 tonn. Samlet øker utenriks stykkgoods fra 2.800.000 tonn i 2001 til 3.198.000 tonn i 2011. Økningen tilsvarer 14,2 % for hele 10-årsperioden.

**TABELL 6: PROGNOSE OVER
IMPORT OG EKSPORT AV STYKKGODS OVER
OSLO HAVN 2002 –2011**

Prosentvis volumendring fra året før,
årlig gjennomsnitt

Import	3,3
Eksport	2,0

Vi har valgt å formulere 3 alternative strategier som grunnlag for prognosene med litt forskjellig tilnærming.

Vi legger til grunn prognosen for utviklingen vist i tabellen for import og eksport. Vi kan imidlertid ikke uten videre bruke prosenttallene fra tabellen for statistikk tallene for 2001 fordi det må tas hensyn til de faktiske endringene i trafikken som har skjedd og som er planlagt. Dette er omtalt foran.

**TABELL 7: ALTERNATIV 1:
PROGNOSE OVER IMPORT OG EKSPORT
AV STYKKGODS OVER OSLO HAVN
2001 – 2011 (1.000 TONN)**

	2001	2011
Import	1.596	2.084
Eksport	1.204	1.114
I alt	2.800	3.198

Som vist foran har det skjedd en kraftig strukturendring i stykkgodstransportene over Oslo havn de siste årene. Det er grunn til å vente at man også i årene fremover vil oppleve store strukturendringer når det gjelder fordelingen av godsmengdene på lastbærere. Vi har nå valgt å operere med fergegods som en egen kategori i denne sammenheng. I tabellene på neste side fremgår dagens fordeling i den første kolonnen.

Av total utenriks stykkgodssomsetning på 2.800.000 tonn i 2001 representerer fergene den største posten med 1.162.000 tonn, tett fulgt av containere lo/lo med 1.019.000 tonn. De 67.000 tonn som står oppført under containere ro/ro refererer seg til perioden 1.1. – 30.06.2001 før DFDS Tor Line avviklet. Annen ro/ro-trafikk representerte 176.000 tonn, mens konvensjonelt gods utgjorde 376.000 tonn.

Det ventes ikke at det skal bli nevneverdig trafikk med containere på ro/ro basis i årene fremover og kategorien er ført opp med 0 i år 2011.

For bil- og passasjerfergene regnes det med uendret kapasitet de nærmeste 5-6 årene. Det er imidlertid grunn til å tro at en økende del av fergenes bildekk vil bli opptatt av passasjerbiler til fortrenghet for lastebiler, vogntog o.l. Det er forutsatt en reduksjon i fergegodset på 100.000 tonn fra 2001 til 2006, og en ytterligere reduksjon på 100 000 tonn fram til 2011. Det er ikke lagt inn kapasitetsøkninger for fergene.

Kategorien "annen ro/ro" reduseres fra 2001 på grunn av DFDS Tor Lines trafikkbortfall til 68.000 tonn. Fra 2002 til 2011 regnes ikke med endringer.

Det legges til grunn at veksten i utenrikstrafikken må tas over Havnevesenets containerterminaler fram til 2011. Under alternativ 1 gir dette en godsmengde med containere lo/lo i 2011 på 1.992.000 tonn. Dette representerer en gjennomsnittlig årlig vekst fra 2001 på 6,9%. Den faktiske utvikling kan selvfølgelig år om annet avvike vesentlig fra disse gjennomsnittstallene, bl.a. som følge av konjunktursvingninger som følge av konjunktursvingninger slik det framgår av tabell 4 på side 42.

TABELL 8. ALT. 1. PROGNOSE FOR UTENRIKS STYKKGODS OVER OSLO HAVN 2011 PR. LASTBÆRER (1.000 TONN)

	2001	2011	Merknad
Containere lo/lo	1.019	1.992	+ 6,9 % (gj.snitt)
Containere ro/ro	67	0	-
Ferger	1.162	962	-200.000 tonn
Annen ro/ro	176	68	
Konv.gods	376	176	- 200.000 tonn
I alt	2.800	3.198	

ALTERNATIV 2: OVERFØRING AV LAST FRA BIL TIL SKIP I TRÅD MED NASJONAL TRANSPORTPOLITIKK

Dette alternativet bygger på at det legges til rette for at sjøtransporten kan ta tilbake tapte markedsandeler fra vei og fremme et miljøvennlig og kostnadseffektivt system for containertransport, med hyppige anløp av containerskip i nærskipsfart.

I alternativ 2 er det lagt til grunn at Oslo havn skal ta tilbake den trafikken som ble tapt til landeveien i perioden 1996 – 2001 på anslagsvis 400.000 tonn. For å kunne ta denne trafikkøkningen antas at kapasiteten for containere lo/lo må økes tilsvarende. I tabell 9 er tallet for godsmengder i containere lo/lo i 2011 økt til 2,4 mill. tonn.

TABELL 9. ALT. 2. PROGNOSE FOR UTENRIKS STYKKGODS OVER OSLO HAVN 2011 PR. LASTBÆRER (1000 TONN)

	2001	2011	Merknad
Containere lo/lo	1.019	2.400	+8,9 % (gj.snitt)
Containere ro/ro	67	0	
Ferger	1.162	962	-200.000 t
Annen ro/ro	176	68	
Konv.gods	376	176	-200.000 t
I alt	2.800	3.606	

Økningen tilsvarende 8,9% p.a. i gjennomsnitt.

Total godssomsetning blir da 3,6 mill. tonn i 2011.

ALTERNATIV 3: FERGE-TRAFIKKEN OG CONTAINERTRAFIKKEN ANDEL SYNKER

I alternativ 3 er det forutsatt at nedgangen i trafikken over Oslo havn fortsetter slik den har gjort siden 1996. Det legges til grunn at importen og eksporten reduseres forholdsmessig like mye. Fergetrafikken taper ytterligere 300.000 tonn til en nedgang på 500.000 tonn fram til 2011. Veksten i containertrafikken går sterkt ned i forhold til årene fram til 2001 og ligger på 2,5 %.

Nedgangen i løpet av perioden 2001 – 2011 vil resultere i at den årlige godsomsetningen av stykkgoods vil gå ned fra 2,8 mill tonn til 2,2 mill tonn i 2011. Det blir en reduksjon på 600.000 tonn i forhold til 2001. (Se tabell 10)

TABELL 10. ALT.3. PROGNOSE FOR UTENRIKS STYKKGODS OVER OSLO HAVN 2011 PR. LASTBÆRER (1000 TONN)

	2001	2011	
Containere lo/lo	1.019	1.294	+2,5 %(gj.sn)
Containere ro/ro	67	0	
Ferger	1.162	662	-500.000 t
Annen ro/ro	176	68	
Konv.goods	376	176	-200.000 t
I alt	2.800	2.200	

GJENNOMSNITTSVEKTEN FOR LAST I CONTAINERE

Ovenfor er prognosene for stykkgoods-import og –eksport i containere over Oslo for 2011 oppgitt i tonn. Den last som forutsettes containerisert i planperioden, bør for planleggingsformål omregnes til antall containere TEU.

TABELL 11. ANTALL CONTAINERE LO/LO (TEU) UTENRIKS MED OG UTEN LAST OVER OSLO HAVN 2001

	Import	Eksport	I alt
Containere m/last	67.177	36.972	104.149
Containere u/last	8.763	27.148	35.911
I alt	75.940	64.120	140.060

Tabell 11 viser antall containere (TEU) med og uten last i 2001. Tabellen viser at av 140.060 containere var 35.911 tomme.



I tabell 12 er oppgitt gjennomsnittlig last pr. container TEU for totalt antall containere (inkl. tomme) og for containere med last som et gjennomsnitt for de siste 5 årene.

Som det fremgår er gjennomsnittslasten for eksportcontainere med last 10,6 tonn, mens gjennomsnittsvekten for importcontainere med last er 8,1 tonn. Dette gjenspeiler det faktum at importen i stor grad er ferdigvarer med lav egenvekt, mens eksportcontainerne i større grad inneholder råvarer og halvfabrikata med høyere egenvekt. I tillegg antas containere fra eksportbedrifter i mange tilfeller å være bedre utnyttet enn samlastede importcontainere.

Forskjellen i vekten av gods i containere med importlast og containere med eksportlast er såpass stor at det bør tas hensyn til ved beregning av fremtidige antall containere og ved beregning av plassbehov på containerterminalene.

ANTALL CONTAINERE

Antall containere med last er beregnet på grunnlag av godsmengdene i alt. 1 og gjennomsnittlig lastevikt pr. TEU som angitt. I alternativ 1 blir da antall importcontainere (TEU) med last 159.753 og antall eksportcontainere med last 65.849, i alt 225.602. (Se tabell 13). På bakgrunn av erfaringstall, settes utskipning av tomcontainere til 90 % av importoverskuddet, og importen til 13 % av antall containere med last.

Under disse forutsetningene får vi 20.768 tomcontainere i import og 84.513 tomcontainere for eksport, i alt 105.281 tomme containere TEU i alt. 1.

Samlet får man da ifølge tabell 13, 180.521 importcontainere og 150.362 eksportcontainere, i alt 330.883 containere.

TABELL 12: GJENNOMSNIITTLIG LAST PR. CONTAINER LO/LO (TEU) INKL. TOMME OG FOR CONTAINERE MED LAST 1997 – 2001

	Import	Eksport	I alt
Last pr. TEU (inkl. tomme)	7,2	5,9	6,6
Last pr. TEU (ekskl. tomme)	8,1	10,6	9,0
<i>Tall i tonn</i>			

TABELL 13: ALT. 1 PROGNOSE FOR ANTALL CONTAINER (TEU) I 2011

	Import	Eksport	I alt
Containergods (1.000 tonn)	1.294	698	1.992
Gjennomsnittslast pr. TEU tonn	8,1	10,6	
Antall containere m/last (TEU)	159.753	65.849	225.602
Tomme containere (TEU)	20.768	84.513	105.281
Antall containere i alt (TEU)	180.521	150.362	330.883

Prognose i alt. 2 bygger i utgangspunktet på de samme forutsetninger som alt.1, men legger opp til at sjøtransporten tar tilbake 400.000 tonn av det som er tapt de siste årene. Dette volumet legges til i samme forhold som for import og eksport i 1996. Totalvolumet for stykkgodstrafikken i denne prognosen er satt til 3,6 mill tonn hvorav andelen i containere lo/lo er satt til 2,4 mill.

Antall containere i denne prognosen er beregnet til 388.000 TEU pr. år i 2011. (Se tabell 14.)

TABELL 14: ALT. 2: PROGNOSE FOR ANTALL CONTAINERE I 2011

	Import	Eksport	I alt
Containergods (1.000 tonn)	1.514	886	2400
Gjennomsnittslast pr. TEU (tonn)	8,1	10,6	
Antall container m/last (TEU)	186.914	83.585	270.499
Antall tomme containere (TEU)	24.299	92.996	117.255
Antall containere i alt2 (TEU)	211.213	176.581	387.754

Prognosen i alt. 3 bygger på de samme forutsetningene som foran når det gjelder containere med last og tomcontainere. Totalt etter denne prognosen er det 143.000 TEU med last og 47.000 TEU tomcontainere og samlet antall 190.000 TEU. (Tabell 15)

TABELL 15. ALT.3: PROGNOSE FOR ANTALL CONTAINERE I 2011

	Import	Eksport	I alt
Containergods (1.000 tonn)	738	556	1.294
Gjennomsnittslast pr. TEU	8,1	10,6	
Antall container m/last (TEU)	91.000	52.000	143.000
Antall tomme containere (TEU)	12.000	35.000	47.000
Antall containere i alt (TEU)	103.000	87.000	190.000

**TABELL 16
PROGNOSER FOR STYKKGODSUTVIKLINGEN TIL 2011**

	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
Containere lo/lo	1.992	2.400	1.294
Containere ro/ro	0	0	0
Ferger	962	962	662
Annen ro/ro	68	68	68
Konv.gods	176	176	176
I alt	3.198	3.606	2.200

Tall i 1000 tonn

**TABELL 17. CONTAINERLAST FORDELT PÅ
IMPORT OG EKSPORT OG ANTALL TEU I 2011**

	Alt. 1	Tillegg til alt. 1	Alt. 2	Alt. 3
Import (1000 tonn)	1.294	220	1.514	738
Eksport (1000 tonn)	698	180	886	556
I alt (1000 tonn)	1.992	400	2.400	1.294
Antall containere i alt (TEU)	331.000		388.000	190.000

10.4 SAMMENDRAG AV PROGNOSE

Det første alternativet baserer seg på strategien om at containertrafikken fortsetter å vokse som til nå, men med en økende ubalanse mellom import og eksport.

I alternativ 2 er det lagt til 400.000 tonn som er tapt til veitransport siden 1996. Tillegget fordeles mellom import og transport som fordelingen i 1996.

Det tredje alternativet er basert på å redusere import og eksport forholdsmessig like mye. (Se tabell 16 og 17)

Fergetrafikken skal etter bystyrets vedtak fortsette sin virksomhet i Oslo havn. Det legges til grunn en utvikling med skiftning av skip i takt med behov og marked, slik har vært til nå, men dette er ikke innarbeidet i prognosene nå.



10.5 KONKLUSJON OG ANBEFALING

Konklusjonen fra gjennomgangen av utviklingen de siste årene er at sjøtransporten siden 1996 taper andeler av trafikken til biltransport. Dette er ikke i samsvar med nasjonale mål om at en større del av transporten skal gå med skip.

Havnene i Oslofjordområdet har samlet sett hatt til dels betydelig nedgang i trafikken de siste årene. Vekst i trafikken i Oslo havn har disse årene stort sett kun kommet innen markedssegmentet for containere som håndteres med kran (lo/lo).

Prognosen i alt. 1 og 2 baserer seg nettopp på utviklingen om at det er den kranbaserte containertrafikken som står for veksten i sjøtransport i årene framover, fergetrafikken vil få mindre gods i forhold til dagens trafikk. Prognosene ligger i størrelsesorden svært nær hverandre. Med en tidshorisont på 10 år er det uansett usikkerhet knyttet til utviklingen. Det er derfor i denne sammenheng spesielt liten forskjell mellom alt. 1 og 2 som grunnlag for dimensjonering av en ny containerterminal. Dette behandles i arealdelen.

Alternativ 3 tar utgangspunkt i at stykkgodstrafikken over Oslo havn vil gå betydelig ned i forhold til 2001. Gods-transporten med fergene er i dette alternativet nesten halvert. Den begrensede veksten kommer innen containere lo/lo. Dette innebærer at også denne utviklingen vil ha et arealbehov som omfatter både Ormsundterminalen og Filipstad eller en utbygget containerterminal på Sjursøya.

Det bør være en målsetting for Oslo havn at mesteparten av det godset som nå er gått fra sjøtransport til biltransport, i framtiden fraktes med skip.

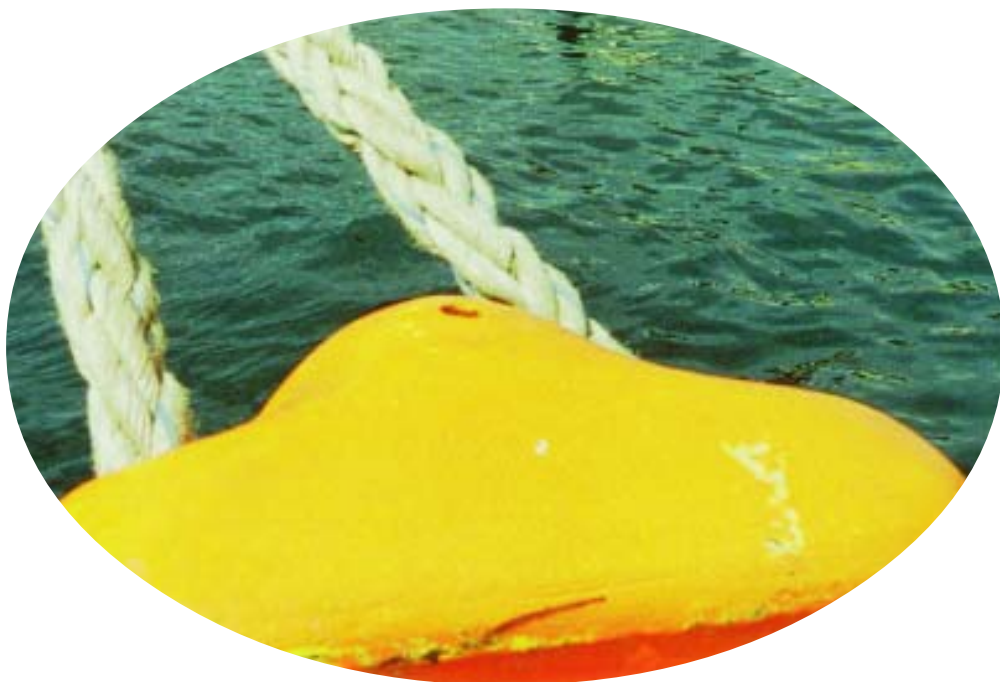
I det videre arbeidet med Fjordbyprosjektet vil en på denne bakgrunn legge



alternativ 2 til grunn for revisjon av strategiplanen og i arbeidet med en konsekvensutredning av Sydhavna. Det er imidlertid liten forskjell mellom alternativ 1 og 2 når det gjelder grunninvesteringer. Det er også grunn til å understreke at fraflytting av Filipstad i 2006 betinger at Sjursøya oljehavn er omstrukturert og at arealer frigjøres der for en ny terminal.

Det gjelder også for alternativ 3.

Sjursøya containerterminal vil bli dimensjonert med en kapasitet opp til 350.- 400.000 containere TEU lo/lo i 2011.



Strategi

Revidert strategiplan bygger på én strategi. Den forutsetter en gjennomføring av Fjordbyen over to perioder. Én periode som er tilpasset utviklingen slik den er trukket opp fra 2002 til 2011, og én som tilpasset fullføringen av Fjordbyen etter 2011. Det er imidlertid vanskelig å planlegge for tiden etter 2011 nå når forutsetningene på ingen måte er klare.

Valg av strategi bygger i tillegg på de mål som er definert i planarbeidet, sammen med prognoser og utredninger. Dette er det videre grunnlaget for planen.

11.1 MILJØ

- Oslo havn skal arbeide for at mest mulig av godset til hovedstadsområdet transporteres med minst mulig miljøbelastning, fortrinnsvis med skip og/eller bane.
- Av hensyn til luftkvaliteten i Oslo skal mest mulig av utstyr i havna være elektrisk drevet.
- Av hensyn til nærområdet til havna og til havnas egen drift skal utstyr og maskiner være optimalt støydempet eller elektrisk drevet.

11.2 TRANSPORT

Grunnlaget for valg av strategi for transporttilbudet er den strategi som over tid gir den laveste transportkostnad. For å

oppnå dette må Oslo havn fylle disse oppgavene.

- Oslo havn må være i stand til å fylle oppgaven som hovedstadsområdets havn for utenriks gods.
- Hovedstadsområdets øvrige omlastingsbehov mellom skip og land skal dekkes i Oslo havn med unntak av enkelte vareslag som det ikke kan avsettes egen plass til.
- Havnevirksomheten konsentreres innenfor et redusert areal i eksisterende havnedistrikt ved mindre utfyllinger for å bedre arealenes beskaffenhet, arealutnyttelse og økt effektivitet i terminalene.
- Havnas terminaler må organiseres med sikte på optimal effektiv drift.
- Havna skal fortsatt være en viktig del av Oslos beredskap på transportsiden.
- Planen skal muliggjøre fristilling av arealer som kan avhendes til andre formål av bymessig karakter i sentrale områder i Oslo.
- Unngå spredning av godset som vil medføre et forringet rutetilbud og dyrere frakt.

11.3 ENHETSLASTER

Prognosene viser at det vil være gods i store enheter som representerer økningen i trafikken. Denne veksten vil i hovedsak komme som containere lo/lo.

Behovet for arealer og annen infrastruktur knyttet til fergeselskapenes virksomhet er omtalt i utredningen om felles terminal for utenlandsfergene og er derfor lite behandlet her. Arbeidet med analyser for arealdisposisjonene er derfor konsentrert om terminalene i Sydhavna. Det er i disse terminalene utfordringen først og fremst ligger for utvikle operasjonelle og organisatoriske forutsetninger som kan gi optimal

utnyttelse av arealene. Det vil også være her det største potensialet ligger. Dette gjelder både transportmessig og økonomisk.

Utviklingen og utfordringen synliggjøres i tabellen nedenfor. Den viser at veksten kan bli på opp til 9 % i året fram mot 2011. Dette må det tas hensyn til selv om Fjordbyvedtaket forutsetter at denne trafikken skal flyttes ut av Oslo.

TABELL 18

Transportmåte	2001	2011	Økning i % p.a.
Lo/Lo (TEU)	140.000	380.000	8,9 %

11.4 KAPASITET OG AREALPRODUKTIVITET

Med utgangspunkt i hovedmålsettingen om optimal arealutnyttelse er det foretatt en analyse av forhold og forutsetninger knyttet til hva som gir god arealproduktivitet. Dette arbeidet er naturlig nok knyttet til arealbruken i containerterminalene.

Kapasiteten i en containerterminal beregnet i antall containere som håndteres i løpet av et år, er resultatet av tre faktorer. Det er det antall containere som det er plass til på bakken, antall containere stablet på hverandre i høyden og hvor lenge hver container blir stående før den blir hentet eller lastet på skip. Dette er den teoretiske kapasiteten som forutsetter at alle plasser er i bruk til enhver tid. I praksis er en slik utnyttelse umulig slik at den reelle kapasiteten er lavere fordi det må være ledig kapasitet til å losse skipet før det kan lastes igjen.

Arealproduktiviteten i terminalen kan beregnes som det antall containere (TEU) som går gjennom terminalen i løpet av et år dividert på terminalens areal. For å øke arealproduktiviteten må terminalens kapasitet økes uten å øke arealet.

Dette betyr at en eller flere av de andre faktorene som kapasiteten er et resultat av må endres. Det kan være å stable containerne høyere, redusere antall dager containerne kan stå i terminalen eller at det lages plass til flere containere på bakkeplan som det så kan settes containere oppå.

Endringene vil imidlertid ha innvirkning på andre forhold i terminalen så som driftskostnader, effektivitet, investeringskostnader, driftsopplegg m.m.

Økning av antallet containere i høyden har innvirkning på effektiviteten og driftskostnadene fordi flere containere må flyttes for å få tak en bestemt container slik tilfellet som regel er for importcontainere. Dette innebærer også mer kjøring og flere løft med stortruck som har en miljømessig negativ side og virksomheten må foregå i lengre tid pr. dag. I Oslo havn vil et slikt tiltak ha begrenset effekt fordi allerede nå betinger arealsituasjonen ofte at containerne stables fire eller flere oppå hverandre.

Liggetiden er antallet dager hver enkelt container blir stående i terminalene. Den har betydelig innvirkning på terminalenes arealproduktivitet og på kapasiteten. Kortere liggetid fører til økt kapasitet, men kan føre til vansker for transporten på landsiden. Det har også driftsmessige og økonomiske konsekvenser fordi det ofte betinger flere godshåndteringsmaskiner, flere ansatte, større risiko for kø og forlenget åpningstid. I Oslo havn er gjennomsnittstiden som containerne står i terminalene mindre enn fire dager. Dette er svært lavt i forhold til mange andre havner.

Terminalens utforming er også viktig for å få optimal utnyttelse.

Den siste faktoren er å øke antallet plasser på bakken. Dette er avhengig det utstyr som brukes i terminalen. Overgang til annet utstyr og annen teknologi kan gi

stor effekt dersom det tas i bruk stablekraner som reduserer kjørearealene. Dette gir ikke bare mer bakkeareal til flere containere, men også økt kapasitet ved at man da kan stable to eller tre oppå den første. Antallet plasser på bakken er avhengig av hvilket utstyr som brukes i terminalen for å håndtere og stable containerne. Valget har både en driftsmessig og en investeringsmessig side.

I tabellen nedenfor er det vist en innbyrdes arealeffektivitet for forskjellig type terminalutrustning.

TABELL 19

Håndteringsutstyr	Sammenlignbar arealeffektivitet
Stortrucker 3 høyder	100 %
Straddle Carrier 2 høyder	140 %
Straddle Carriers 3 høyder	210 %
Tomtekraner, skinnegående eller på gummi hjul 2 høyder	160 %
Tomtekraner 3 høyder	230 %
Tomtekraner 4 høyder	310 %

Tabellen viser relativ effektivitet i en terminal ved bruk av forskjellige typer utstyr for håndtering av containere.

Det må understrekes at det er store forskjeller i investeringsbehov for utstyret. I utgangspunktet kan det legges til grunn at det er en sammenheng mellom evnen til å utnytte terminalarealet og investeringene som krevet. Høyere utnyttelse krever større investeringer.

Det må også understrekes at tabellen viser teoretisk kapasitet for utstyret. Det er også rekke andre faktorer som også påvirker den reelle kapasiteten og begrenser utnyttelsen av både utstyr og terminal.



De fremste knyttet til sjøtransporten:

- Anløpsmønster
- Frekvens

I terminalen vil det være:

- Terminalens utforming
- Operasjonsmessige forhold
- Organisatoriske forhold

11.5 ORGANISERING

Gjennomføring av Fjordbyvedtaket medfører dramatiske endringer i Oslo havn. Dette gjelder både Oslo havnevesen som forvalter havna og de operatører som driver sin virksomhet med godshåndtering og terminaldrift i havna. Også de som betjener og betjenes av Oslo havn innen logistikkjeden vil merke endringene og må tilpasse seg utviklingen.

Et grunnleggende prinsipp er at det må være konkurranse innen omlastings- og terminalvirksomheten i Oslo havn. Dette for å unngå at det blir monopol på disse funksjonene, men også for holde effektiviteten oppe og øke den, samtidig som kostnadene holdes nede. I dag finnes det to terminaler i Oslo havn som konkurrerer med hverandre. Tidligere var det flere operatører i Ormsundterminalen, men i forbindelse med innføring av stablekraner i terminalen og nye styringssystemer har det vært avgjørende å innføre én terminalledning og ett system. Operatørene har derfor samlet omlastingsvirksomheten i et selskap. Etter denne planen skal all containertrafikk med kran flyttes til Sjursøya Containerterminal innen utløpet av 2008. For å kunne opprettholde konkurransen vil det være nødvendig å se på organiseringen av terminalen for å holde kostnadene nede.



Hovedtrekkene i en ny organisering av terminalene vil være:

- Konkurransesituasjonen må opprettholdes
- All godshåndtering og terminaldrift utføres av private operatører med kortvarige kontrakter.
- Terminaler for håndtering av gods med tungt utstyr lukkes fysisk og det etableres portarrangement med skade-segl- og dokumentkontroll.
- Fergeterminalene bør organiseres som flerbrukerterminaler når det er mulig.
- Fast godshåndteringsutstyr i container-terminalene slik som stablekraner (RTG) og containerkraner som laster og loss skipene dekkes av Havnevesenets investeringer.

11.6 STRATEGI FOR TIDEN FRAM TIL 2011

Hovedgrepet i strategien er å samle den industrielle havnevirksomheten utenom cruise-, passasjer- og fergetrafikken i området fra Kongshavn til Ormsund, nå nevnt som Sydhavna, innen 2008.

Det sentrale området i den nye Sydhavna er Sjursøya. Den nye Sjursøya skal bli et høyproduktivt havneområde som inneholder både tørrbulk, våtbulk og en containerterminal for lo/lo-trafikken.

Områdene syd og nord for Sjursøya skal dekke behovet for kapasitet til annen trafikk og øvrig havnevirksomhet. Dette dreier seg om kysttrafikken, generelt stykkgoods, ro/ro-trafikk og annen trafikk som det er naturlig å ta vare på i en redusert havneløsning. Bilimport i det



omfang som har vært vanlig de siste årene er lagt inn i tilknytning til eksisterende lagerhus for biler.

Det er ikke naturlig å legge til rette spesielle områder for skrapjern, tømmer og annet trafikk som i dag mottas fordi det er kaier tilgjengelig.

Antall samtidige anløp av cruise fartøy kan måtte reduseres i forhold til i dag når havneområdet reduseres og antallet egnede kaier blir færre. Det vil kunne føre til at det ikke vil være plass til mer enn 2 skip av gangen etter 2008. Det arbeides med å legge til rette for en bedre kapasitet for cruiseskip i framtiden slik at tilbudet kan opprettholdes.

Fergetrafikken forutsettes å bli værende i eksisterende terminaler i denne perioden.



Arealdisposisjon fram til 2011

12.1 FERGESELSKAPENES BEHOV

Fergeterminalenes arealbehov kan variere mye over året, avhengig av sesong. Det skyldes at arealbehovet er avhengig av fergenes antall og frekvens, liggetid, felles eller forskjøvet ankomst, andelen selvgående lastenheter (vogntog, trailere med egen trekkvogn), andelen passasjerbiler, løs-trailere, vekselbeholdere, containere, busser og så videre. Dagens anløpsmønster og godssammensetning er nokså likt i de to terminalene i Oslo havn.

I prognosealternativ 1 og 2 er det lagt inn en nedgang i godstransporten med utenlandsfergene på 200.000 tonn fram til 2011. En av grunnene til dette er at en økende del av dekkskapisiteten tas i bruk for passasjerbiler. Samtidig viser utredninger at det vil være en vekst i antallet

passasjerer i løpet av de kommende ti år med dagens forutsetninger. Dette fører til at det kan bli en forskyvning i arealbruken i fergeterminalene, men behov vil være av omtrent samme størrelsesorden.

I alternativ 3 er det lagt til grunn at fergene vil tape ytterligere 300.000 tonn fram til 2011. Det vil føre til reduksjon i arealbehovet. Det vil imidlertid være urealistisk å anta at fergene vil gå med halvfull lastekapasitet samtidig som transporten med gods til og fra utlandet øker. Det vil derfor være uforsvarlig å legge dette alternativet til grunn for fergeselskapenes arealbehov.

REVIERHAVNA

Terminalen på Utstikker II/Revierkaia har et arealbehov på ca. 30/35 da. knyttet til trafikken på fergenes bildekk. Dette vurderes som et snaut, men tilstrekkelig areal under normale forhold med de to ferger som i dag trafikkerer terminalen. Dette skyldes bl.a. at anløpsmønsteret gir tid mellom fergenes anløp. Problemene i høysesongen skyldes kort liggetid med høy utnyttelse av fergenes kapasitet som stiller krav til areal på landsiden for å få en rask lossing samtidig som utgående last venter.

Samlet arealbehov basert på delt løsning og med plass for to linjer er ca. 70 daa. Dette er litt mindre enn dagens arealbruk.

HJORTNESTERMINALEN

Color Lines arealbehov med to fergeanløp pr. dag er i dag omtrent som arealbehovet i den andre terminalen. Dette er svært snaut, spesielt i høysesongen. Med en ny ferge med betydelig større kapasitet på bildekket vil dette bli svært vanskelig med økende passasjertrafikk i tillegg. Det må derfor ses på hvordan trafikkinfarkt i terminalen kan unngås med større trafikkbelastning.

Dagens areal i Hjortnesterterminalen er på 55 daa. Arealbehovet med en større ferge vil være på 70 daa.

12.2 CONTAINERTERMINALENE FRAM TIL 2008

Strategiplanen bygger på at Sjursøya containerterminal skal være operativ i løpet av 2005.

Dagens containerterminaler vil i alle fall måtte fungere i perioden fram til 2005/2006 og for Ormsundterminalen fram til 2008.

Etter prognosene i alternativ 1 og 3 vil

kapasiteten dekke behovet fram til 2008 enten med dagens terminaler eller med første trinn i Sjursøyaterminalen og Ormsund. Med en utvikling som i alternativ 2 vil kapasiteten bli for liten hvis ikke trinn 2 på Sjursøya blir ferdig til 2008.

Uten en ferdigstillelse av Sjursøya som forutsatt i planen må det gjennomføres tiltak på Filipstad som kan bedre kapasiteten der eller at første trinn på Sjursøya er operativt og med tilstrekkelig kapasitet til å dekke behovet.



Det er derfor en avgjørende forutsetning for arealdisponeringen til byutviklingsformål at Sjursøya må være i drift i 2006 og 2008 med tilstrekkelig kapasitet

Det er viktig å understreke at dette er en forutsetning som gjelder uavhengig av prognosevalg.

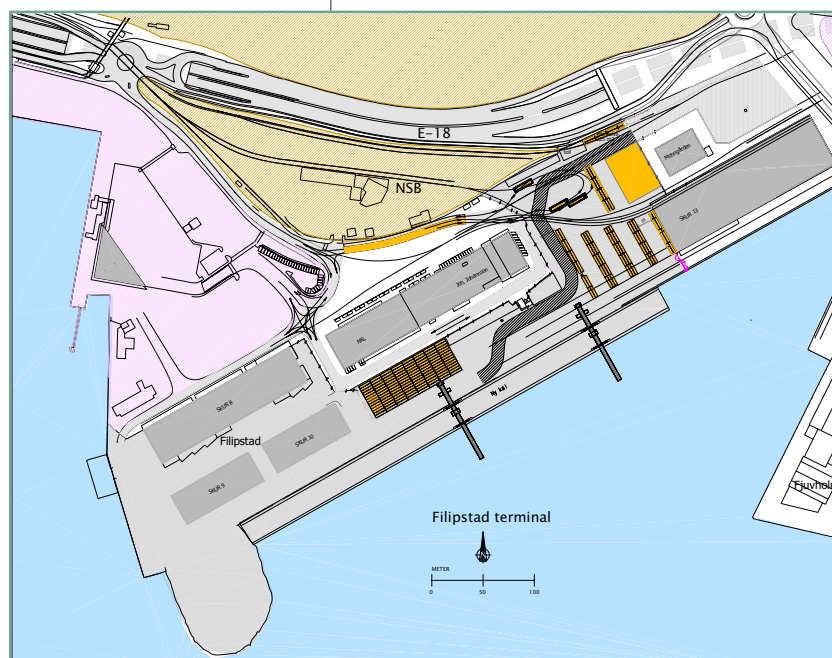
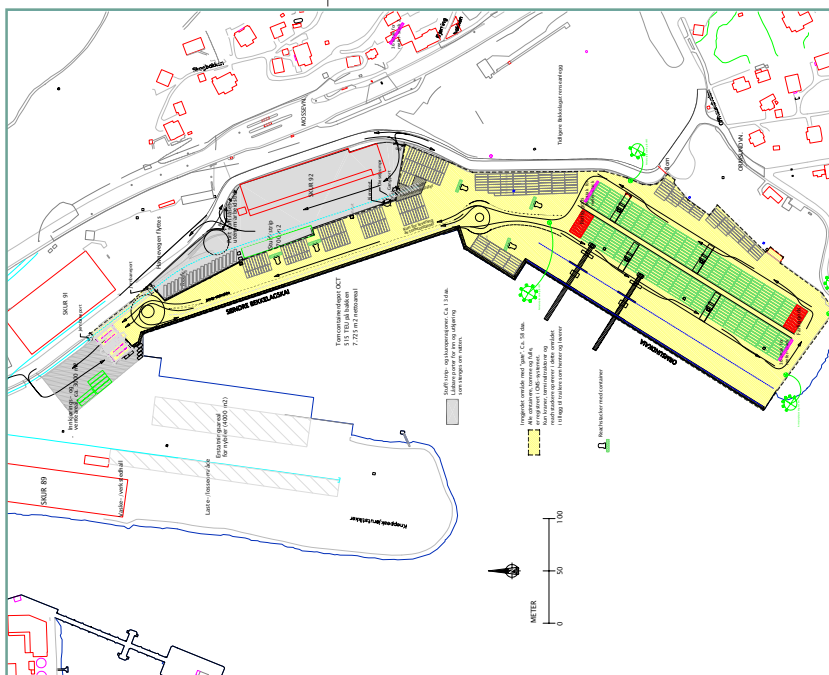
ORMSUNDTERMINALEN

Med de pågående investeringer i nytt containerhåndteringsutstyr vil terminalen være oppgradert i løpet av første halvår 2003. Den vil da ha en kapasitet på ca. 165.000 TEU pr. år. Terminalarealet er på 72 daa.

FILIPSTADTERMINALEN

Virksomheten i Filipstadterminalen kan deles i to og som opererer på forskjellige områder i terminalen. Ro/ro trafikken fra Finland bruker arealet i vest og container-

Ormsundterminalen



trafikken opererer på den sydlige delen. Etter at ny kai ble ferdig i juni 2002 og to containerkraner kommer i drift fra 1. oktober 2002 vil terminalen ha en containerkapasitet på minst 80.000 TEU pr. år basert på dagens operasjonsmønster. Hele terminalområdet er på ca. 90 daa inklusive lagerbygninger, kontor, kjøreveier, jernbanespor, depot og oppmarsj-områder.

12.3 SAMLET KAPASITET PÅ EKSISTERENDE TERMINALER

Samlet har de eksisterende terminaler en kapasitet på 245.000 TEU pr. år. Dette vil være tilstrekkelig til å møte behovet fram til 2008 etter alternativ 1 og 3. Ved alternativ 2 må det gjennomføres tiltak som øker kapasiteten.

12.4 SJURSØYA CONTAINERTERMINAL

Sjursøya containerterminal vil være en forutsetning for fraflytting av Filipstadterminalen.

Sjursøya containerterminal vil bli etablert etter at oljehavna er omstrukturert og arealer er frigjort. Fraflytting fra de sydvestlige delene av dagens oljehavn vil skje i etapper etter hvert som oljeselskapene samordner sin virksomhet. Dette fører til at etableringen av Sjursøya containerterminal vil skje i to trinn.

Første trinn som kan være ferdig til bruk i 2005/2006 omfatter en containerterminal på ca. 40 daa inklusive ny kai i 300 meters lengde. I tillegg må det etableres innkjørings- og oppstillingsområde med portarrangement og velferds- og administrasjonsbygg på til sammen ca. 13 daa. Trinn 1 har en anslått kapasitet

Filipstadterminalen

som dekker dagens kapasitet på Filipstad for containere lo/lo.

Trinn 2 kan ferdigstilles i 2008. I dette trinnet tas det i bruk totalt 108 daa inklusive 365 meter kai. Området mellom Sjursøya og Nordre Bekkelagskai fylles for oppstillingsområde for oljehavna, til lagerskur og nytt innkjøringsarrangement. Trinn 2 vil ha en kapasitet på over 200.000 TEU og vil kunne erstatte kapasiteten i Ormsundterminalen.

12.5 CONTAINERTERMINALENE ETTER 2008

FILIPSTADTERMINALEN

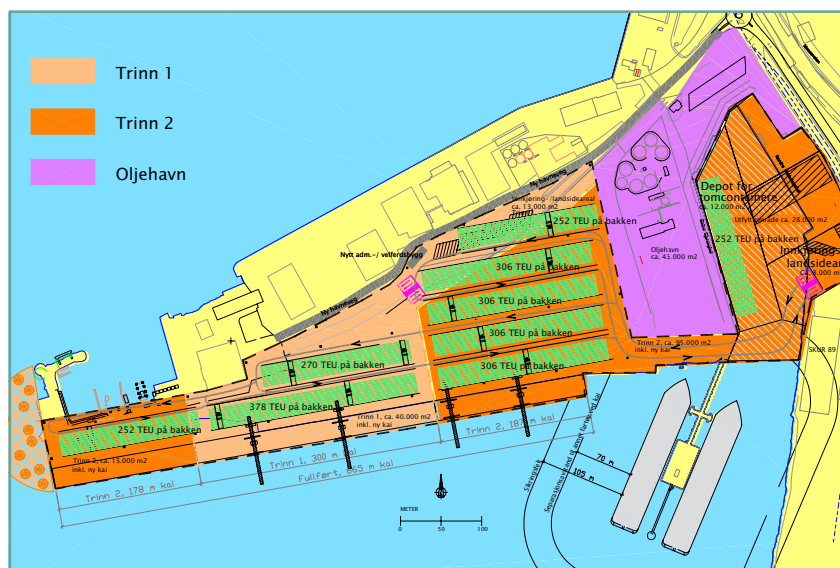
Filipstadterminalen forutsettes å være fraflyttet innen 2006-07 når trinn 1 i Sjursøya container-terminal er ferdig og tatt i bruk.

ORMSUNDTERMINALEN

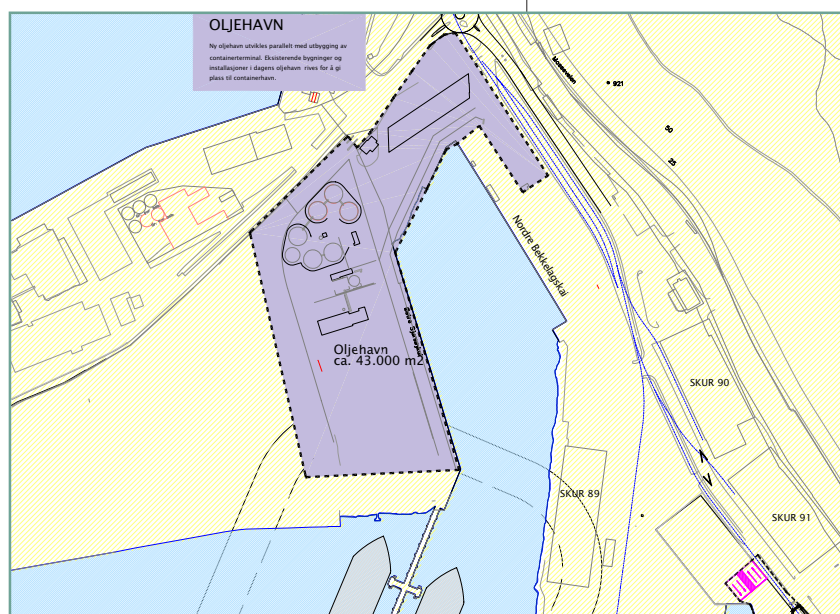
Når trinn 2 i Sjursøyaterminalen er ferdig i 2008 kan trafikken i Ormsund flyttes over om forholdene ligger til rette for det. Dette vil være avhengig av at terminalen fungerer etter intensjonene og har den kapasitet som er forutsatt.

12.6 VÅTBULK

Dagens Sjursøya oljehavn er på ca. 122 daa. Det forutsettes at våtbulkens arealbehov er dekket innenfor den plan som er laget i prosjektet Nye Sjursøya Oljehavn. Oljeprodukter som ikke kommer sjøverts til Oslo forutsettes lagret utenfor Oslo havn. Arealbruken vil nesten uten unntak være knyttet til omlasting av oljeprodukter som losses i oljehavna. Lagring forutsettes dekket i eksisterende anlegg i Ekebergfjellet med unntak av enkelte produkter som kommer sjøverts, men som ikke kan lagres i fjellanlegget. Arealbehovet i havna er i prosjektet anslått til 43 da.



Sjursøya containerterminal



Sjursøya oljehavn

Oljehavna vil ha betydelig innvirkning på arealbruken på Sjursøya på grunn av de risikosoner som virksomheten skaper. Dette innebærer at det er begrenset hvilke formål som arealene kan benyttes til så lenge lossing av tankskip og opplasting til landtransport skjer her. Virksomheten er naturlig nok knyttet direkte til bruken av fjellanlegget.



12.7 TØRRBULK

Omlasting av tørrbulk fortsettes utført på Sjursøya innenfor de arealer som i dag er avsatt til dette formålet. Bulkvirksomheten på Vippetangen forutsettes avviklet tidlig i planperioden. Etter tilpasninger vil tørrbulkvirksomheten dekke ca. 70 daa. Dette vil være tilstrekkelig i perioden fram til 2011.

12.8 ANNEN HAVNEVIRKSOMHET SPESIALGODS

Bilimporten over Oslo havn er i dag ca. 40.000 biler pr. år. Mellomlagringsbehovet for de importører som nå bruker Oslo havn er anslått til ca. 3.500 - 4.000 biler. Dette er for det meste biler som venter på opplasting og utkjøring, mens en del biler lagres i påvente av kampanjer, avgifts- endringer eller fordi importøren enten er forpliktet til å ta et visst antall av gangen eller velger dette av hensyn til transporten. Det er i dag betydelig mindre lagring enn tidligere. Bilene som fortsatt lagres utenfor

billagerhusene settes på fyllinger under setning og andre områder som ikke nyttes til annen trafikk. Tilgjengeligheten til denne type arealer vil bli betydelig redusert eller helt borte i løpet av planperioden.

Dagens lagringskapasitet i eksisterende anlegg er ca. 2500 personbiler i to anlegg på Bekkelaget. Det innebærer et udekket behov på 1.000-1.500 biler. Av hensyn til arealsituasjonen i havna vil det på sikt ikke være aktuelt å lagre bilene på opparbeidede arealer. Løsninger i tilknytning til dagens lagerhus er da aktuelt.

Fortsatt bilimport er knyttet til transporten av nye biler som inngår i godsgrunnlaget for rederier som er eksisterende kunder. Flere importører har gjennomført analyser for sin virksomhet og konkludert med at fortsatt bruk av Oslo havn er miljømessig og økonomisk den beste løsningen.

Det vil for øvrig være behov for arealer til annet spesialgods, ro/ro-trafikk, konvensjonell last og kysttrafikk.

CRUISETRAFIKK

Cruisefrafikken vil i hovedsak ha tilhold på Søndre Akershuskai og Vipptangaia. I perioden fram til 2008 vil det være tilgjengelige kaiplasser også andre steder, men disse mulighetene vil bli redusert i takt med Havnevesenets fraflytting av sentrale havneområder. Det er behov for en kapasitet på minst tre sammenfallende anløp. En slik kapasitet vil likevel bety at Oslo vil få en redusert cruissetrafikk, sammenliknet med dagens, fordi det blir vanskeligere å innpasse Oslo i programmene til cruiseselskapene. Det er viktig å merke seg at dette skjer samtidig som cruiseflåten øker og mulighetene til å utvikle denne virksomheten så åpenbart er til stede i årene framover. Det arbeides med å bedre situasjonen for denne virksomheten i framtiden. I planen er det lagt opp til at Revierkaia skal kunne benyttes til cruiseskip fram til 2011, med delt løsning for utenlandsfergene.

12.9 KAPASITETS- OG AREALBEHOV I PLANPERIODEN FRAM TIL 2011

KAPASITETSBEHOV FOR CONTAINERE LO/LO

Dagens to containerterminaler har et samlet areal på ca 160 da. Med dagens driftssystemer vil de ha en kapasitet på ca. 245.000 TEU. Basert på en normal utvikling i årene framover så vil det være tilstrekkelig kapasitet fram til 2008/2009.

Arealer og kapasitet til 2006

I denne perioden fram til første trinn på Sjursøya containerterminal er klar til bruk er behovet dekket med Ormsund-terminalen og Filipstadterminalen.

Kapasitet og arealbehov 2006-2008

Første trinn i Sjursøya containerterminal er på totalt 53 da og har en kapasitet som kan erstatte dagens Filipstadterminal. Dette vil være tilstrekkelig i denne perioden. Sammen med Ormsundterminalen vil det dekke behovet for containeromlasting.

Kapasitets- og arealbehov 2008 –2011

Etter planen skal Sjursøya containerterminal trinn 2 være ferdig og tatt i bruk i løpet av 2008. Terminalen vil da være på 165 daa inklusive kaier, oppmarsjområder, portarrangement, adm.- og velferdsbygninger og lagerhus. Den vil ha en kapasitet som vil kunne erstatte både Filipstad og Ormsund basert på foreliggende prognoser. Terminalen vil også ha kapasitet for å ta en vekst i trafikken fram til 2011.

Samlet arealbehov for containere i 2011 er anslått til 165 daa.

FERGETERMINALER

Fergeselskapene vil ha et arealbehov for sin trafikk fram til 2011 på 140 daa, fordelt på 2 terminaler. Dette omfatter tilbringerarealer, parkering for busser, passasjerbiler og andre og oppstillingsarealer for i land- og ombordkjøring av både medreisende passasjerbiler og last. Med en felles terminal vil behovet være ca. 10 % mindre.

Samlet arealbehov basert på delt løsning anslås til 140 daa.

ANNEN HAVNEVIRKSOMHET

Annen havnevirksomhet omfatter kysttrafikk, cruisetrafikk, lokaltrafikk med ferger og passasjerbåter, samlasterterminaler, depoter, ro/rotrafikk i mindre omfang, bilimport og annet. Dette er virksomheter som må finne sin plass innenfor de grenser som Sydhavna er gitt eller som har sine faste plasser i havna. Dette gjelder fremst lokaltrafikken og cruiseskipene.

Totalt er det satt av ca. 160 daa til dette.

VÅTBULK

Våtbulk forutsettes dekket fram til 2011 innenfor Nye Sjørsøya oljehavn.

Oljehavna er planlagt til å bli på 40-45 da.

Tørrbulk

Det forutsettes at tørrbulktrafikken på Vippetangen avvikles i løpet av 2-3 år. Den øvrige trafikken blir liggende på Sjørsøya Nord og Søndre Kongshavn. Det vil bli gjennomført mindre tilpasninger av anleggene, men det vil ha begrenset arealmessig effekt.

Samlet arealbehov for tørrbulk er anslått til 70 daa.

12.10 SAMLET AREALBEHOV FOR HAVNEVIRKSOMHET I 2011

SAMLET AREALBEHOV I 2011 BLIR FOR	
containere	165 daa
fergeterminaler	140 daa
annen havnevirksomhet	160 daa
våtbulk	45 daa
tørrbulk	70 daa
Totalt omfatter dette	580 daa

Dagens havneareal er totalt på 1234 daa. Dette innebærer at så mye som 600 daa vil kunne bli tilgjengelig til andre formål i årene framover.

12.11 AREALBEHOV ETTER UTFASING AV LO/LO-TRAFIKKEN

Når lo/lo-trafikken flyttes fra Oslo havn, skal den øvrige virksomheten i følge Fjordbyvedtaket bli igjen. Dette innebærer at arealbehovet blir redusert med containerterminalens arealer på 165 daa på Sjørsøya og arealer for en del annen havnevirksomhet som er knyttet til dette. Samlet vil utflyttingen redusere arealbehovet med rundt 200 daa.

Totalt vil arealbehovet etter flyttingen av containere lo/lo være ca 380 daa.





KAPITTEL 13

Tidsplan og framdrift

13.1 TILTAKS- OG TIDSPAN FOR OMSTILLING

Gjennomføringen av tiltak som omfattes av planen bygger på Havnestyrets handlingsplan. Tidsplanen er ambisiøs, men bygger på tidsrammer og krav i henhold til gitte forskrifter og retningslinjer. De er imidlertid justert og tilpasset erfaring med behandlingstiden for denne type prosjekter i Oslo. Det er også tatt noe hensyn til forsinkelser pga innsigelser og interessekonflikter, men omfanget av disse er i utgangspunktet ikke forutsigbare fullt ut.

Endringstakten i Oslo havn skal forseres for å sikre realisering av Fjordbyen i planperioden for Norsk transportplan 2002-2011.

Følgende havnearealer fristilles for byutviklingsformål:

• Tjuvholmen	2003
• Bjørvika-Bispevika	2003
• Vippetangen	2005
• Filipstad	2006
• Sørenga-Lohavn	2008

Containeromlastingen på Ormsund kan utvikles i løpet av 2008 hvis tilstrekkelig arealer og håndteringskapasitet for perioden fram til 2011 er etablert på Sjursøya.

13.2 FRAMDRIFT

I 2001 startet arbeidet med utredningen om en felles terminal for utenlandsfergene. En konsulentrapport fra utredningen ble lagt fram i juni 2002. Tilleggsanalyser til rapporten vil bli utarbeidet høsten 2002 og en innstilling legges fram for politisk behandling innen årsskiftet 2002/2003.

Følgende delprosjekter i Fjordby-prosjektet er startet opp i 2002:

- Revisjon av havnestyrets Strategiplan fra 1998.
- Arbeidet med planlegging og etablering av Sydhavna.
- Salg av Tjuvholmstikkeren
- Etablering av HAV Eiendom A/S og overføring av eiendommer.
- Viken Havneselskap A/S etableres.

13.3 SYDHAVNA

Sydhavnaprojektet er delt inn i flere delprosjekter og omtales slik.

OLJEHAVNA

Arbeidet med å omarrangere Sjursøya oljehavn startet opp i forbindelse med Strategiplanen 2000 – 2020 i 1997. Arbeidet ble satt i gang igjen 2001 og har fortsatt i 2002. Prosjektet skjer i samarbeide med oljeselskapene. Det er engasjert konsulenthjelp sammen med oljeselskapene for å kartlegge forurensningssituasjonen i området, parallelt med at det forberedes forhandlinger om terminering av løpende kontrakter.

Samtidig lages det planer for tekniske løsninger tilpasset den nye organiseringen av oljeterminalen.

KONSEKVENsutREDNING OG REGULERINGSARBEID

Arbeidet med en konsekvensutredning (KU) for området Kongshavn-Ormsund er igangsatt. Det er holdt møter med berørte myndigheter om omfang og ansvar. Det er under utarbeidelse et utredningsprogram for planarbeidet som omfatter melding, KU og regulering. Både Fjordbykontoret og Kystverket deltar i prosjektgruppen. Det er engasjert en konsulent som gir dette arbeidet høyeste prioritet.

Utarbeidelse av KU er planlagt ferdig april/mai 2003 og utkast til reguleringsplan legges frem på samme tid. Med en optimal framdrift i behandlinger og høringer kan KUen være ferdigbehandlet og vedtatt i aug/sept 2003 og reguleringsplan for Sydhavna i desember 2003.

SJURSØYA CONTAINERTERMINAL

Prosjektgruppen for containerterminalen har vært i arbeide siden begynnelsen av 2002. Det er laget et foreløpig utkast til prosjektplan som inneholder utforming av terminalen, rekkefølgen av utbygging og behov for utstyr og bygninger. Prosjektplanen skal inngå i konsekvensutredningen og reguleringsplanen for området. Det er gjennomført seismiske undersøkelser i planområdet og det er laget en geoteknisk rapport. Det er laget en kostnadsramme for prosjektet.

Den planlagte framdriften i Revidert strategiplan er framstilt i et Gantt-diagram som følger som vedlegg side 84-85.

13.4 BYUTVIKLING

PERIODEN FRAM TIL 2011

Planen legger opp til at betydelige havnearealer kan frigjøres og tas i bruk til byformål i planperioden fram til 2011.

Dette omfatter sentrale områder som Tjuvholmen, Bjørvika/Bispevika, Vippetangen, Filipstad, Sørenga og Lohavn/Grønlia.

Fjordbyen er et omfattende grep for hele byfornyelsen langs Oslo sjøside.

Hver for seg er dette betydelige områder i utbyggingssammenheng og kan listes opp arealmessig slik:

- | | |
|---------------------------|---------|
| • Tjuvholmen | 33 daa |
| • Bjørvika/Bispevika | 119 daa |
| • Vippetangen | 30 daa |
| • Filipstad | 130 daa |
| • Sørenga, Lohavn/Grønlia | 184 daa |
- (hvorav HAV eier det meste.)

Samlet representerer dette er byutviklingspotensiale som er unikt og som kan frigjøres gjennom denne planen. Havnestyrets intensjon om fristillingsår for de enkelte områder framgår i kapitel 14.





MARKEDSMESSIGE BETRAKTNINGER

Dagens situasjon i eiendomsmarkedet er ikke gunstig for en omfattende byutvikling. Dette innebærer at Oslo-området evne til å absorbere prosjektene som nå er under realisering eller kan bli realisert de nærmeste årene, er betydelig redusert. De havnearealer som fristilles fram til 2006/2008 vil kunne omfatte rundt 500 daa med et mulig utbyggingsvolum på mellom 1,5 til 2 mill m² gulvareal basert på en utbyggingsgrad tilsvarende de fleste av dagens prosjekter. I tillegg kommer store prosjekter i Oslo og omegnskommunene som eksempelvis Fornebu, Lysaker, Sjølyststranda, Gaustabekkdalen, Nydalen, Pilestredet Park og Lodalen for å nevne de største. Samlet vil dette representere et svært stort utbyggingspotensiale.

Eiendomsspar AS har gjennomført en analyse av markedet for kontorbygg i Oslo, Asker og Bærum kalt Oslostudiet. Denne ble gjennomført i første del av 2002. Tilsvarende studier er gjort i årene 1991 – 2001. Hovedvekten i studiet har vært lagt på tilbudssiden, ved identifisering av ledige arealer og arealer under bygging/rehabilitering i forhold til eksisterende eiendomsmasse. En viktig betraktning i studiet er markedets evne til arealabsorpsjon, altså det markedet greier å ta imot av nybygde og rehabiliterte arealer. Et gjennomsnitt for årene 1986 – 2001 er i overkant av 200.000 m² pr. år.

Fra meglerhold antydes det at ca. 2500 leiligheter kan tas unna i markedet pr. år i gjennomsnitt. En byutvikling av de havnearealer som kan frigjøres fram til 2008/2009 vil representere et utbyggingspotensiale på 100.000 til 150.000 m² i gjennomsnitt pr. år over en tiårsperiode, fordelt på næringsarealer og bolig.



Havnestyrets forslag til arealplan, perioden 2002 - 2011

14.1 AREALER TIL HAVNEFORMÅL

- Rådhusbryggene og Akershusstranda utvikles i tråd med reguleringsplan-forslag fra Plan- og bygningsetaten/ Havnevesenet om publikumsrettet virksomhet.
- Passasjertrafikken med Nesoddbåtene på Tingvallabrygga opprettholdes som nå. Lokaltrafikken til øyene blir liggende på Utstikker 3 også etter at området tas i bruk til byutviklings-formål.
- Sjursøya Nord opprettholdes som terminalområde for tørrbulk.
- Nye Sjursøya Oljehavn etableres i østre ende av Sjursøya.
- Utenlandsfergene vil i første planperiode operere som i dag med en

terminal på Hjortnes og en terminal på Revierhavna/Utstikker 2.

- Sjursøya syd utvikles til en midlertidig containerterminal.
- Annen havnevirksomhet legges til Kongshavn.
- Bilimporten på Bekkelagskaia som i dag.
- Kysttrafikk og annen sjøbasert trafikk på Kneppeskjærutstikkeren, Bekkelagskaia og Ormsund.

14.2 AREALER FRIGITT TIL BYFORMÅL

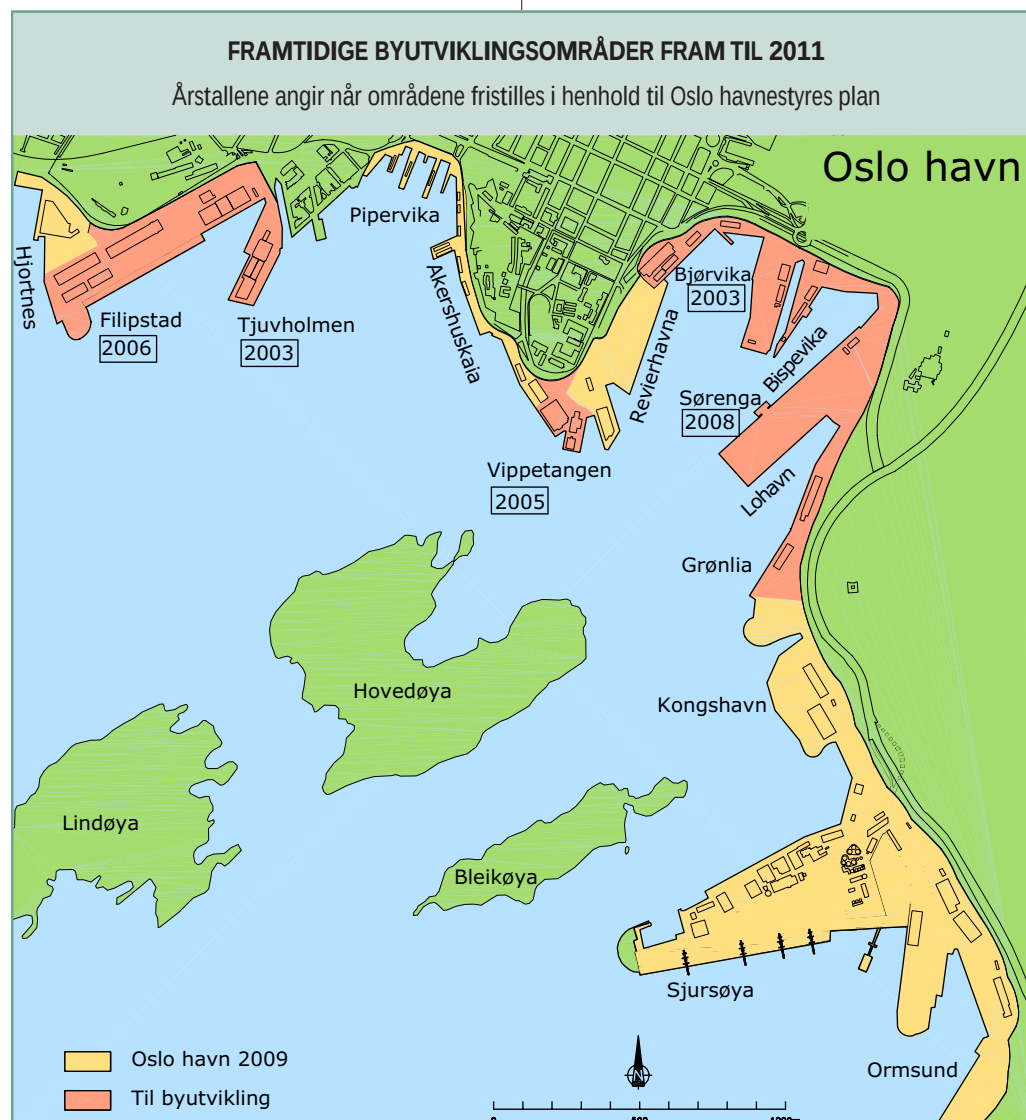
Tjuvholmen	2003
Vippetangen	2005
Bjørvika-/Bispevikaområdet	2003
Filipstad	2006
Sørenga-Grønlia	2008

Avgivelse av havnearealer er basert på havnestyrets sterke presisering om en symmetrisk utvikling. Dette innebærer at vedtak om omregulering av dagens havnearealer må skje parallelt med vedtak om reguleringsplaner som muliggjør den planlagte konsentrasjon og modernisering av de områder som fortsatt skal nyttes som havn. De tidspunkt som er angitt gjelder

når arealene kan frigis forutsatt at det foreligger forpliktende vedtak.

Handlingsplanen konkretiserer og justerer Havnestyrets strategivedtak av 18 september 2000, hvor særlig hensyn er tatt til kommunale vedtak, og Plan- og bygningsetatens "Oppfølgingsprogram for Fjordbyen", alt innenfor Havnelovens rammer.

Revidert strategiplan følger opp hvordan havneområdene innen Oslo havnedistrikt kan fristilles for byutvikling, eller moderniseres for avlastning av dagens havn inntil det foreligger et tilfredstillende alternativ. Den angitte tiltaks- og tempo-plan er retningsgivende og forpliktende for HAVs håndtering av omstillingen av Oslo havn.





Investeringsbehov og finansiering

De viktigste investeringene er knyttet til etableringen av Sjursøya containerterminal. Det er i tillegg behov for en viss omstrukturering av tørrbulkhavna på Sjursøya nord og Søndre Kongshavn. Det er foreløpig uklart hvilke tiltak som vil gi effekt innenfor en akseptabel kostnadsramme.

Det er også behov for investeringsmidler i forbindelse med omstrukturering og flytting av annen havnevirksomhet fra de områder som er pekt ut som byutviklingsområder i planperioden. Dette er også vanskelig å ha en klar oppfatning av så tidlig i prosessen.

Det vil være behov for midler til å gjennomføre tiltak i Kongshavn som i dag er et råareal uten kai.

Havnevesenets mulige bidrag til

omstrukturering av Sjursøya Oljehavn er heller ikke tatt med.

Kostnader knyttet til opprensning av forurensede bunnsedimenter i Sydhavna er ikke tatt med fordi det er uklart hvordan kostnadsfordelingen mellom kommune og stat vil bli.

Det må understrekes at det er betydelig usikkerhet knyttet til investeringer som er knyttet til utstyr og kapasitet og hvilke prognoser som slår inn for trafikkutviklingen. Dette gjelder først og fremst anskaffelser av utstyr til containerhåndtering.

15.1 FERGETERMINAL

Det er vanskelig å angi noen investeringsramme for nye terminalløsninger for utenlandsfergene før det er tatt standpunkt

til løsning. Det er heller ikke realistisk at det bygges noen ny terminal i planperioden fram til 2011.

Det kan imidlertid bli behov for at ombygging av Hjortnestterminalen tilpasses ny tonnasje.

Revierhavna fergeterminal vil også kreve en oppgradering av utearealene i løpet av planperioden.

Det forutsettes at investeringer til dette inngår i havnevesenets ordinære budsjetter.

15.2 SYDHAVNA, SJURSØYA CONTAINERTERMINAL

Før Sjursøya kan etableres må området frigjøres ved at oljehavna omarrangeres og arealbehovet til denne trafikken reduseres til et minimum. Investeringene forbundet med dette er en del av gjennomføringen av Fjordbyen. Investeringsbehovet for Havnevesenet til dette er gjenstand for forhandlinger med oljeselskapene i forbindelse med terminering av gjeldende kontrakter og etablering av nye.

Investeringene for øvrig må gjennomføres i takt med utviklingen i terminalbehovet. De alternative prognosene vil betinge forskjellig investeringsbehov og tidspunkt.

Det er imidlertid klart at forutsetningen for fraflytting av containerterminalen på Filipstad er en omstrukturering av Sjursøya oljehavn. Når den gjennomføres, vil oljeselskapenes arealbruk bli redusert til 35 % av dagens. Dette er arealer som må saneres for utslipp og forurensning og settes i stand, uavhengig av hvilken annen bruk som er aktuell. Dette er grunninvesteringer som må tas når oljeselskapene har flyttet. Den alternative bruken er med nærheten til oljehavna begrenset.

De følgende investeringer vil i hovedsak

falle på Havnevesenet. Investeringsbehovet i Sjursøya containerterminal deles inn i følgende hovedposter for investeringer:

1. Grunninvesteringer inklusive kai
2. Investeringer i bygninger
3. Investeringer i utstyr

Hovedpostene blir å fordele på en utbygging i to trinn.

Den første posten gjelder investeringer som er nødvendige for i det hele tatt å flytte containertrafikken lo/lo fra Filipstad til Sjursøya. Kapasitetsmessige betraktninger har liten innflytelse på investeringsbehovet fordi det i hovedsak dreier seg om annen bruk av eksisterende arealer.

Den nye bruken krever imidlertid at kaier og arealer tilpasses formålet.

Den andre er også nødvendig for å ta i bruk terminalen. Dette gjelder bygging av portarrangement for terminalen, etablering av velferds- og administrasjonsbygg og verkstedfasiliteter for maskiner og utstyr. På samme måte som for grunninvesteringene er disse nødvendige for å få terminalen i drift og framtidige volumer har begrenset betydning.

Den tredje posten gjelder utstyr. Denne delen er avhengig av volum og kapasitetsbehov. Det må understrekes at dette gjelder utstyr som kan flyttes når regionale løsninger er etablert.

TABELL 20: GRUNNINVESTETERINGER INKLUSIVE KAI

Tiltak	Trinn 1	Trinn 2	Beløp
Areal opparbeidelse	31 800	56 025	87 825
Riving av gamle kaier	4 200	2 730	6 930
Fylling	45 000	45 000	90 000
Bygging av ny kai	75 000	91 250	166 250
Reserver og marginer	30 000	45 250	75 250
Sum	186 000	240 255	426 255

(Tall i 1000 NOK)

GRUNNINVESTETERINGER INKLUSIVE KAI

Grunninvesteringene på Sjursøya Syd etter at oljevirksomheten er flyttet. (Se tabell 20) Dette omfatter poster og beløp.

Investeringene er basert på dagens enhetspriser. Tabellen viser beløpene i tusen NOK. Tiltakene forutsettes gjennomført i 2 trinn.

Trinn 1 omfatter

- Riving av 300 m gammel kai
- Utfylling ytterst på Sjursøya vest for parkmessig avslutning
- Utfylling i forbindelse med kaibygging og del av fylling mellom Sjursøya og N. Bekkelagskai
- Bygging av 300 meter ny kai
- Arealopparbeidelse av 53 daa

Trinn 1 beløper seg til NOK 186 mill

Trinn 2 omfatter

- Riving av 187 m gammel kai
- Utfylling i forbindelse med kaibygging og avslutning av fylling mellom Sjursøya og N. Bekkelagskai
- Bygging av 365 m ny kai
- Arealopparbeidelse av 108 daa
- Ferdigstillelse av begge trinn i terminalen

Trinn 2 beløper seg til NOK 240 mill



TABELL 21: INVESTERINGER I BYGGNINGER

Tiltak	Trinn 1	Trinn 2	Beløp
Velferds- og adm.bygg	14 000		14 000
Verksted/vaskehall		6 600	6 600
Skur		64 000	64 000
Portarrangement	8 000		8 000
Reserver og marginer	7 000	17 150	24 150
Sum	29 000	87 750	116 750
<i>Tall i 1000 NOK</i>			

INVESTERINGER I BYGNINGER

Investering i bygninger omfatter postene nevnt i tabell 21.

INVESTERINGER I UTSTYR

Dette dreier seg om det utstyr som Havnevesenet skal anskaffe og ha ansvar for. Investeringer i maskiner og utstyr kan deles i to faser. Den første fasen er knyttet til overflyttingen fra Filipstad i 2005/2006. Den andre til trinn 2 ved overføringen av trafikk fra Ormsundterminalen, og å slutføre utviklingen av Sjursøya containerterminal.

(Se tabell 22)

SAMLEDE PROSJEKTKOSTNADER FOR NY OLJEHAVN OG CONTAINER-TERMINAL PÅ SJURSØYA

I oversikten er beløp knyttet til omleggingen av oljehavna utelatt fordi forhandlinger med oljeselskapene ikke er slutført.

(Se tabell 23)

15.3 VÅTBULK

Den nye oljehavnterminalen er under grovprosjektering av oljeselskapene. Kostnader forbundet med konsekvensene av å fraflytte en stor del av nåværende arealer og konsentrere virksomheten på ca. 43 daa er en forhandlingssak mellom oljeselskapene og Havnevesenet, og et estimat for dette kan derfor ikke pr. i dag legges

TABELL 22: INVESTERINGER I UTSTYR

Tiltak	Trinn 1	Trinn 2	Beløp
Flytt av containerkraner (1/2)	4 000	4 000	8 000
RTG-Stablekraner (4 stk)	48 000		48 000
RTG-Stablekraner (2 stk)		24 000	24 000
Overføring av RTG (4)		8 000	8 000
Containerkran (1 ny)	40 000	40 000	80 000
Reserver og marginer	29 250	25 750	55 000
Sum	121 250	101 750	223 000
<i>Tall i 1000 NOK</i>			

TABELL 23: SAMLEDE PROSJEKTKOSTNADER FOR NY OLJEHAVN OG CONTAINERTERMINAL PÅ SJURSØYA

Prosjekt	Trinn 1 Ferdigstillelse 2006/2006	Trinn 2 Ferdigstillelse 2008/2009	Investering tusen NOK
Flytting av oljehavna	(Xxx)	-	(Xxx)
Grunninvesteringer (1)	186 000	240 255	426 255
Investeringer i bygninger (2)	29 000	87 750	116 750
Investeringer i utstyr (3)	121 250	101 750	223 000
Sum	336 250	429 755	766 005
<i>Tall i 1000 NOK</i>			

frem. Opprenskning/masseutskiftning fra områder som blir fraflyttet kan representere betydelige kostnader.

15.4 TØRRBULK

I løpet av planperioden vil det være behov for å omstrukturere virksomheten på Sjursøya nord og i Søndre Kongshavn. Det er foreløpig ikke laget detaljerte planer for dette. Det avsettes 50 mill. kr for dette i planperioden.

15.5 ANNEN HAVNE- VIRKSOMHET

Det vil være behov for tilrettelegging av nye arealer til annen havnevirksomhet. Dette vil først og fremst gjelde Kongshavn. Det er behov for å planere og opparbeide de råarealer som er innvunnet og at deler av dette sikres med kai. Grunnforholdene er vanskelige og det er derfor vanskelig å anslå behovet uten en mer omfattende og detaljert planlegging av hvilke tiltak som blir nødvendig. Samlet kan dette dreie seg om et areal på 50 daa og kaibygging på inntil 300 meters lengde.

Tilrettelegging for annen havnevirksomhet på Bekkelagskaiene, Kneppeskjærutstikkeren og Ormsund vil kreve investeringer uten at disse er nærmere detaljert.

Det avsettes foreløpig en rund sum på 250 mill kr.

15.6 TOTALT INVESTERINGSBEHOV

For den totale Sydhavna fra Kongshavn t.o.m. Ormsund blir det totale investeringsbehovet:

Prosjekt	Investering tusen NOK
Fergeterminal	- -
Sydhavna - ny oljehavn	Xxx
Sydhavna - ny containerterm.	766 005
Tørrbulk	50 000
Annen havnevirksomhet	250 000
Sum	1 066 005

15.7 FINANSIERING

Det samlede finansieringsbehovet for gjennomføring av Fjordbyen fram til 2011 er foreløpig anslått til 1070 mill. kr. eksklusive erstatninger og opprensning av forurensede bunnsedimenter.

Investeringene må i hovedsak finansieres ved salg av eiendom.

Salg av Tjuvholmutstikkeren, Bjørvika/ Bispevika, Vippetangen, Filipstad og Sørengutstikkeren og Lohavn i planperioden vil dekke de planlagte investeringene.

Finansiering av mindre moderniseringer og løpende tilpasninger av kaier, arealer, bygninger og utstyrsanskaffelser dekkes over det ordinære investeringsbudsjettet. Det årlige bidrag fra driften til slike investeringer vil trolig gå med til dette.

Det er foreløpig ikke laget noen samlet investeringsplan for alle tiltak som må gjennomføres fordi en rekke av forutsetningene er avhengige av de vedtak som blir fattet.





Havnestyrets vurderinger og konklusjoner

16.1 VURDERINGER

Man må, fra Oslo kommune og havnestyrets side, få en omforent beslutning om plangrunnlaget for en effektiv og moderne havnevirksomhet med tørrbulk, våtbulk og annen stykkgodshåndtering, etablering av en midlertidig containerhavn og derved total havneløsning i Sydhavna konsentrert rundt Sjursøya.

Det er etter styrets mening urealistisk å anta at en ny regional havneløsning som kan håndtere containerhavnfunksjoner og de nødvendige og tilhørende transportløsninger i tilknytning til dette, kan realiseres innenfor en 5-7 års periode. Både de nødvendige vedtak om valg av løsning og lokalisering, den pålagte konsekvensutredning og regulering, samt den nødvendige prosjektering og

utbygging vil strekke seg over en periode på 7 - 10 år fra det tidspunkt klarsignal for valg av lokalisering gjennom utredninger foreligger.

Restruktureringen i Sydhavna skal sikre at man kan realisere Fjordbyutviklingen i sentrale havneområder i Bjørvik-Bispevika-Sørenga og på Tjuvholmen og etter hvert Filipstad.

Ved å legge slike forutsetninger til grunn, kan Oslo kommune arbeide ut fra felles og omforente føringer for de enkelte områder. Man kan etablere rasjonelle samarbeidsformer i de enkelte prosjekter og i den totale oppfølgingen av Fjordbyprosessen.

Dette medfører at framdriften i utgangspunktet kan bli realistisk, men krever bevisst og prioritert behandling av

involverte parter. Det forutsettes derfor at Fjordby-prosjektene gis tilstrekkelig prioritet i den kommunale saksbehandlingen. Tidsrammen for gjennomføringen av Revidert strategiplan betinger at tiltakene i planen er omforenet og at de nødvendige føringer for involverte parter er gitt og etterfølges innenfor de gitte retningslinjer for respektive involverte parter.

16.2 KONKLUSJONER

Havnestyret konkluderer med at

- Oslo bystyes vedtak av 19. januar 2000 om at Fjordbyvisjonen er lagt til grunn for revisjonen av Strategisk plan for Oslo havn fra 1998.
- Styrets prinsippvedtak for Fjordbyen av 18. september 2000 er fulgt og Havnevesenets Hovedplan for prosjektet vedtatt 29. november 2001 har vært retningsgivende for revisjonen og planarbeidet.
- Planen dokumenterer at Oslo havn kan løse sin oppgave som regionhavn og som nasjonal havn innenfor de foreslåtte nye grenser på mellomlang sikt fram til 2011 gitt at bindende vedtak fattes for de havneløsninger som foreslås.
- Planen gir mulighet for å avstå store arealer i Oslo sentrum til bymessige formål.
- Oslo havnevesen kan finansiere gjennomføringen av planen med egne midler.

- Havnestyret understreker at endringstakten i Oslo havn skal forseres basert på styrets grunnleggende forutsetning om symmetri mellom bindende vedtak om byutviklingstiltak og om havneutvikling.

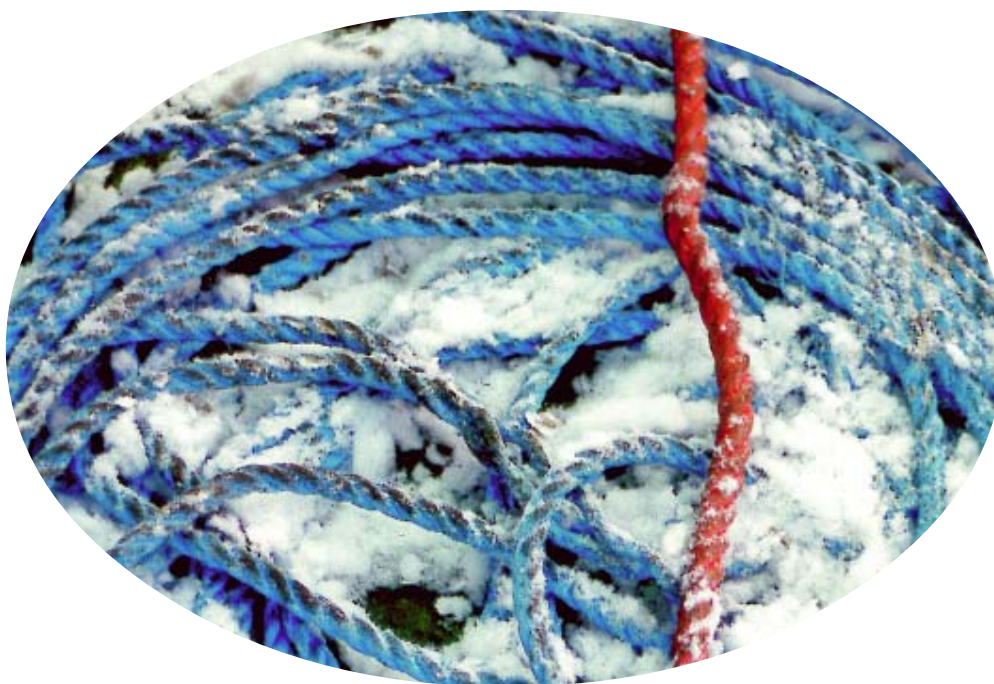


Det første byutviklingstiltaket etter Bjørvika/Bispevika som skal reguleringsbehandles er utviklingen av Tjuvholmen. Havnestyret forutsetter at behandlingen av reguleringssaken for Sydhavna skjer parallelt med reguleringen av Tjuvholmen slik framdriftsplanen legger opp til.

16.3 HAVNESTYRETS ANBEFALING

Havnestyret anbefaler bystyret å slutte seg til fremlagte forslag til Revidert strategiplan.

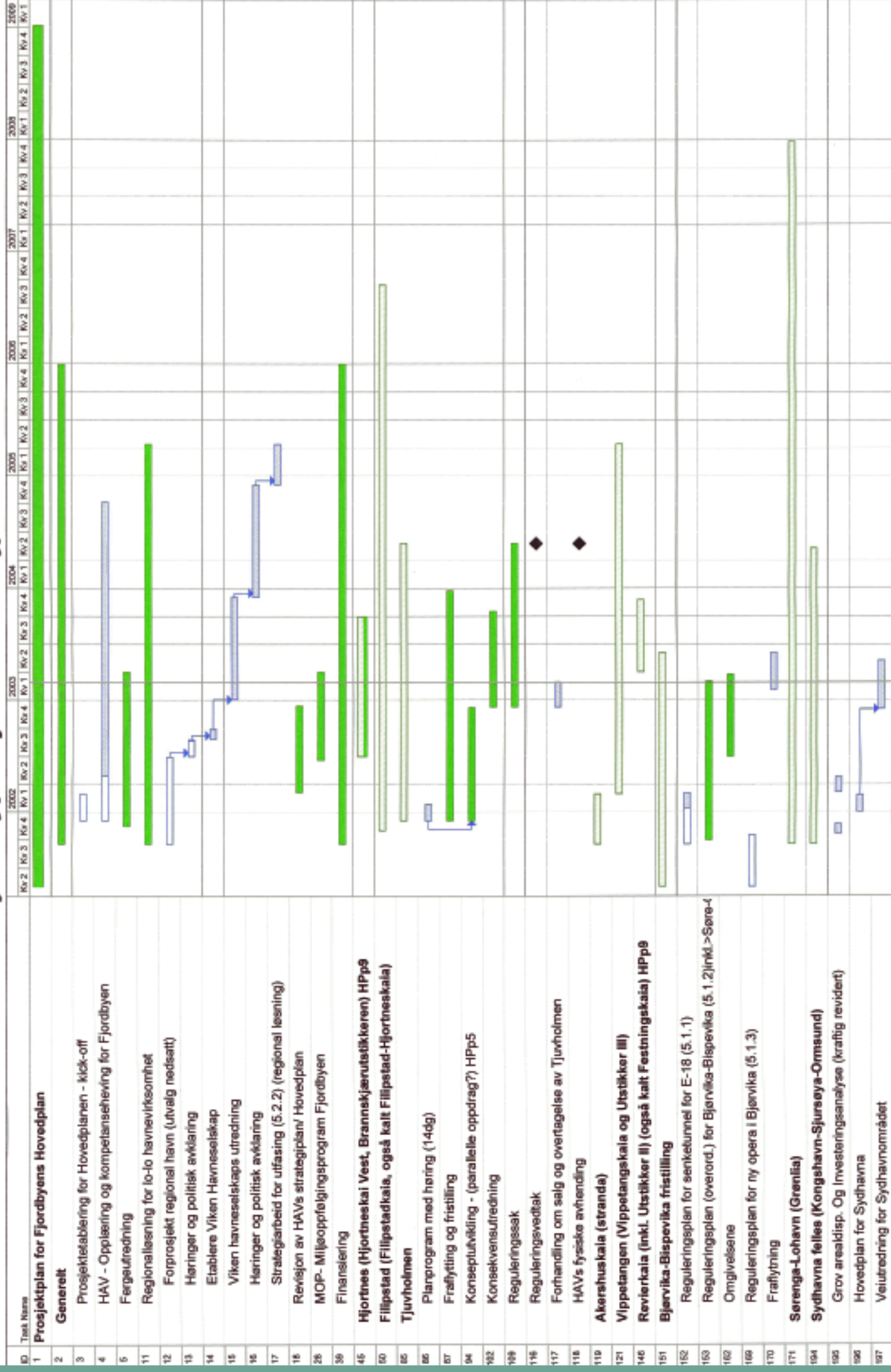
Havnestyret vedtok anbefalingen i møtet 28.11.2002.



Vedlegg

Fjordbyprosjektets detaljplaner

Oslo havnevesen



Fjordbyprosjektets detaljplaner

Oslo havnevesen

ID	Task Name	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
196	Nautisk sikkerhet	Kv 2 Kv 3	Kv 1 Kv 2 Kv 3	Kv 4	Kv 1 Kv 2 Kv 3	Kv 4	Kv 1 Kv 2 Kv 3	Kv 4	Kv 1 Kv 2 Kv 3	Kv 4 Kv 5
204	Beredskapsanalyse									
206	Total konsekvensutredning (mellomgrov)									
216	Reguleringsassak Sydhavna (Kong-Orm)									
222	Reguleringsvedtak									
223	Kongshavn (nordre Kongshavnkai, rå-arealer)									
229	Sjurøya Nord (søndre Kongshavnkai, nordre Sjurøykall), (tørrbul)									
234	Sjurøya Syd - Ny Oljehavn (Sjurøymoloen, S-Sjurøykai, Tanksk)									
235	Grov Arealplan - investeringsanalyse									
236	Forhandling leietakere - terminering/nye avtaler									
237	Risikoanalyse for ny oljehavn									
238	Grunnundersøkelser (Tilstandsrapport-forurensning)									
239	Grovprosjektering - ny oljehavn									
240	Detaljprosjektering - ny oljehavn									
241	Opparbeidelse ny Oljehavn trinn 1									
242	Opparbeidelse ny Oljehavn trinn 2									
243	Ny oljehavn etablert									
244	Frøflytning Trinn 1									
245	Sanering Trinn 1									
246	Opprensning Trinn 1									
247	Frøflytning Trinn 2									
248	Sanering Trinn 2									
249	Opprensning Trinn 2									
250	Sjurøya Syd - Ny containerhavn									
251	Forhandling og valg av Operatør(er)									
252	Overlevering ny containerterminal - trinn 1 (HP&S)									
253	Overlevering ny containerterminal - trinn 2									
254	Forprosjekt									
255	Terminalplanlegging									
257	Utylling									
278	Kalbygging									
289	Havnevel									
302	Arealarbeider									
311	Kraner									
339	Elektro									
347	CMS									
358	Bygninger									
371	Ormsund (N-Bekkelags, Kneppekjær, S-Bekkelag, Ormsund)									



ORDLISTE

Ordliste

Byutvikling

Her brukt i betydningen å utvikle et område til bymessige formål; nybygging, revitalisering inkl. offentlige rom, parker og andre friområder

Bulk

Gods som fraktes i løs masse, enten flytende (våt bulk) eller i pulverform (tørr bulk). Lasting/lossing foregår med transportbånd, pater-nosterverk eller i rørsystemer direkte i skipets luker eller lasterom

Chassis

Understell forsynt med hjul og trekkes av en spesiell terminaltraktor. Benyttes til intern forflytting av enhetslaster

Container

Standard transportemballasje; for eksempel 20, 30 eller 40 fot lange; bredde og høyde 2,5 m

Containerkran

Spesialbygget, skinnegående kran på kai for å laste/losse containere

daa=dekar:

1000 kvadratmeter eller 1 mål

Engros

I store partier. Engroshandel: Handel i store partier. Motsatt detaljhandel

Enhetslast

Last samlet i eller på en standardisert lastbærer. Dette kan være containere, flak, rolltrailere eller semitrailere

Feeder tjenester

Mating, for eksempel transport av containere mellom små havner og havner som anløpes av oversjøiske linjer

Flak

Stor flat plattform til å sette gods på og som kan håndteres med gaffeltruck

Frekvens

Hyppighet i linjefarten; hvor ofte båtene kommer og går

HAV

Oslo havnevesen

Infrastruktur

Fysiske transportanlegg som vei, bane, havneanlegg etc.

Intermodale transporter

Transport ved hjelp av ulike transportmidler; dvs. transporten fra opprinnelse til bestemmelses-sted kombinerer ledd med ulike transportmidler som sjø-, tog- og biltransport

KU-prosess

Lovpålagt plikt til å utrede konsekvenser av et tiltak

Konsolidering, Se «Samlasting»

Konvensjonelt gods

Gods som ikke er pakket i store enheter

Linjefart

Sjøveis transport med fast ruteopplegg

Logistikk

Styring av vareflyt gjennom hele eller deler av verdikjeden. Gjelder både produksjon, transport og distribusjon

Lo/Lo

Lo/Lo betyr "lift on – lift off". Lasting/lossing av containere ved hjelp av containerkran

Offentlig havn

Kommunalt eiet havn underlagt havne- og farvannslovens bestemmelser

Ortofoto

Fotografisk bilde som har fått samme geometriske egenskaper som et kart.

Oversjøisk

Sjøtransport mellom Europa og de andre kontinentene

PBE

Plan- og bygningsetaten

Reguleringsplan

Juridisk bindende detaljplan for utnytting og vern av grunn, vassdrag, sjøområder, bebyggelse og det ytre miljø i bestemte områder av en kommune

Ro/Ro

Ro/Ro betyr "roll on – roll off". Lasting/lossing av enhetslaster på chassiser som trekkes av egen trekkvogn eller med terminaltraktorer

RPR

Rikspolitiske retningslinjer. Retningslinjer gitt av Miljøverndepartementet.

Samlasting

Flere varepartier som lastes inn i samme container

Statlige sektorplaner

Overordnede avveininger, prioriteringer og planrammer, for eksempel innen transportsektoren: Norsk vei- og vegtrafikkplan, Norsk jernbaneplan, Norsk luftfartsplan og melding om havner og infrastruktur for sjøtransport

Stevedore selskaper

Selskaper som utfører godshåndtering, lasting og lossing i havna. Utfører også fylling (stuffing) og tømning (stripping) av containere.

Straddle-carrier

Hjulgående, maskinelt godshåndteringsutstyr. Løfter, forflytter og stabler containere innenfor sitt eget rammeverk. Enkelte kan stable opp til 4 containere i høyden

Stykkegods

Alt som ikke er tørr- eller våtbulk er stykkegods. Det skilles mellom containerisert og konvensjonelt stykkegods. Konvensjonelt stykkegods kan for eksempel være frukt på paller, trematerialer på flak, jernstenger etc.

TEN

Trans European Network, utredning fra EU-kommisjonen

TEU (Twenty feet Equivalent Unit)

Internasjonalt standardmål for enhetslaster tilsvarende 20 fot. En standard 40 fots enhet utgjør da 2 TEU

Tonnkilometer

Godsvekt fraktet i distanse. 10 tonn last fraktet 2 km er lik 20 tonnkilometer

Topografi

Beskrivelse av jordoverflaten. Topografiske kart gjengir terrengforhold, dvs. generell landskapsform

Transitthavn

Havn hvor containere omlastes fra et skip til et annet; for eksempel fra oversjøisk linje til feederlinje

TU

Tomteutnyttelse. Eksempel: en bygning med fem etasjer og et bruksareal på 100 kvm pr. etasje delt på et netto tomteareal på 200 kvm, gir TU 250 %

Tørrbulk

Løst tørrstoff, for eksempel korn, sukker, salt, sement i upakket form

Våtbulk

Væsker; for eksempel kjemikalier, bensin- og oljeprodukter i tankform

