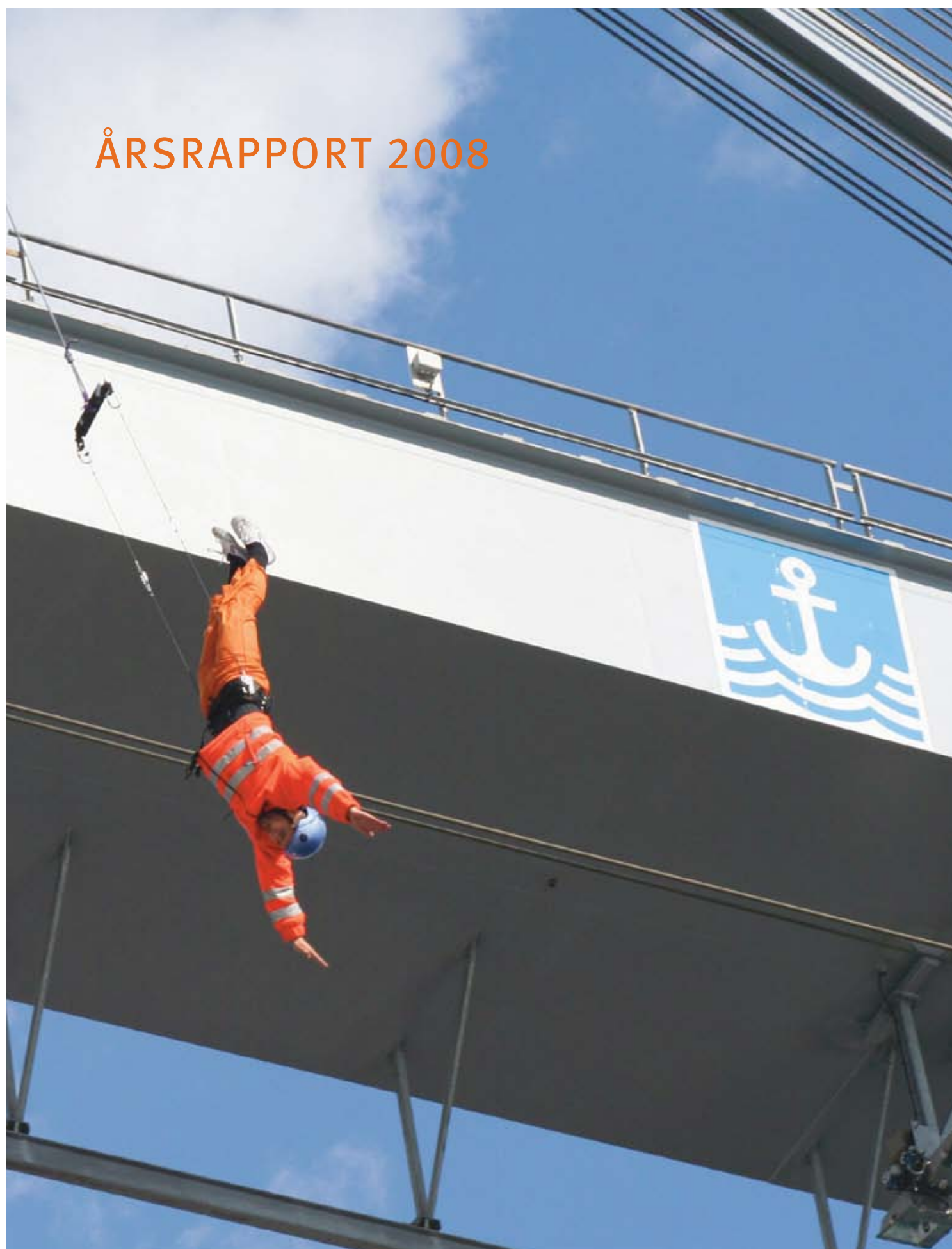




Oslo kommune
Oslo Havn KF

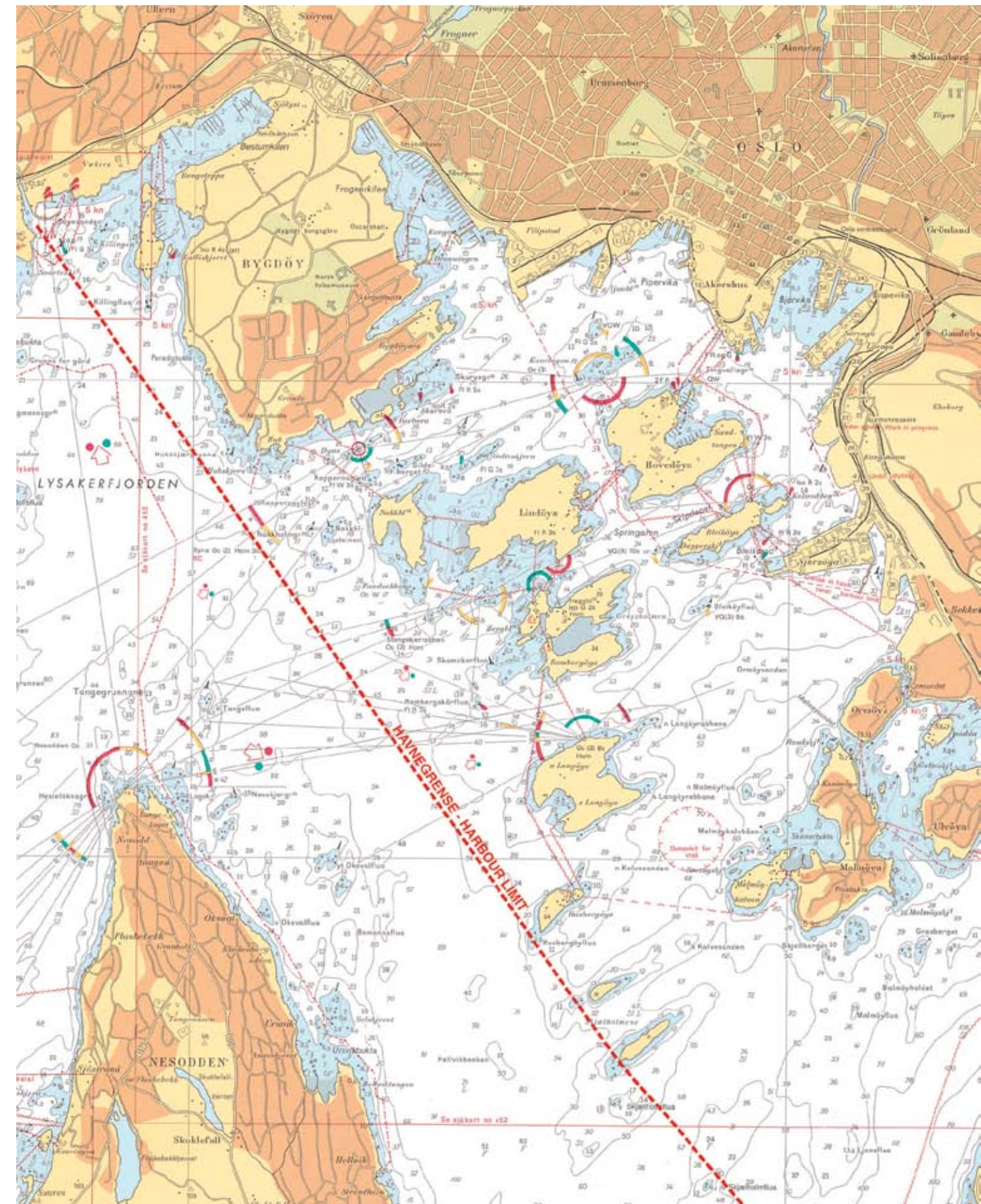


ÅRSRAPPORT 2008



INNHold

- Side 4: Dette er Oslo Havn KF
- Side 6: Høydepunkt i 2008
- Side 8: Havnedirektøren har ordet
- Side 9: Fakta om Oslo Havn KF
- Side 10: Havnestyret
- Side 12: Resultater i 2008
- Side 16: Sydhavna: Oslos fremtidige godshavn
- Side 18: Sjursøya: En containerterminal blir til
- Side 20: Oslo Havn: En del av byen
- Side 22: Renere fjord enn på 100 år



Oslo Havn ligger på 59° 54' nordlig bredde og 10° 45' østlig lengde innerst i den 109 km lange Oslofjorden. Det sjøterritorium som utgjør Oslo havnedistrikt begrenses mot sørvest av en rett linje trukket fra Oslos grense mot Bærum i Lysakerselvas utløp rett til sørspissen av Store Skjærholmen. Videre derfra en linje trukket rett til Oslos grense mot Oppegård i Gjersjelvas utløp. Mot øst og nord begrenses havnedistriktet av fastlandet, og i Akerselva av sørsiden av krysset Bispegata – Nylandsveien. *Utsnitt fra sjøkart nr 401 gjengitt med tillatelse nr A623/09 fra Statens kartverk Sjø.*

DETTE ER OSLO HAVN KF

Formål

Oslo Havn KFs formål er å sørge for en effektiv og rasjonell havnedrift ved å tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport, føre oppsyn med trafikken i havnedistriktet samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte.

Forvaltnings- og myndighetsutøvelse

Oslo Havn KF (HAV) driver forvaltning og myndighetsutøvelse innen havneområdet i henhold til havne- og farvannsloven og kommuneloven. Oslo Havn KF er et kommunalt foretak i Oslo kommune, med datterselskapet HAV Eiendom A/S.

Oslo Havn KF holder farleden i orden og sørger for egnede kaiplasser for skip som anløper Oslo havn. Oslo Havn KF sørger for landarealer til lossing og lasting samt mellomlagring av varer. Virksomheten i terminalområdene utføres av private selskaper, bortsett fra krandriften som besørges av Oslo Havn KF. Også terminaldrift for den rutegående passasjertrafikken skjer i privat regi. Hovedkategorier av kunder er rederier, agenter, ekspeditører, vareimportører og vareeksportører samt passasjerer med utenlandsferger, turistskip og lokalbåter.

Sjøtrafikktenesten for Oslofjorden (Oslo VTS)

Oslofjorden er delt i to sektorer. Grensen mellom sektorene går langs breddeparallellen Nord 59° 54', omtrent ved Spro på

Havneanlegg

Landareal	1 207 967 m ²
Havneområdets grense mot sjøen	39 300 m
Total kailengde	9 906 m
Kailengde med vanndybde 8,0-13,0 m	3 186 m
Kailengde med vanndybde 5,0-7,9 m	4 035 m
Kailengde med vanndybde 2,0-4,9 m	2 685 m
Totalt gulvareal i lagerhus og andre bygninger	82 516 m ²
Jernbanespor i havneområdet	1 545 m

Havneutstyr

6 portalkraner (6 tonn til 23 tonn)
1 mobil kran (inntil 23 tonn)
1 mobil havnekran (MHC) (inntil 100 tonn)
1 stasjonær kran (inntil 200 tonn)
4 containerkraner for ISO-containerer (inntil 40 tonn)
4 stablekraner (inntil 40 tonn)
7 faste ro/ro-ramper

Nesodden. Den sydligste sektoren dekkes av sentralen i Horten og den nordligste av sentralen i Oslo. Sentralen i Oslo drives av Oslo Havn KF, og sentralen i Horten drives av Kystverket. Gjennom et samspill mellom sentralene og fartøyene oppnås økt sikkerhet for å verne om liv, helse og miljø.

Eiendomsselskapet HAV Eiendom AS

Oslo Havn KF opprettet i 2003 datterselskapet HAV Eiendom AS som forvalter havnas eiendommer i Bjørvikaområdet.



Fakta om Oslo havn

- Oslo havn er Norges største offentlige gods- og passasjerhavn.
- Oslo havn utgjør, sammen med godsomlastings-terminalen på Alnabru, navet i den lokale, regionale og nasjonale godstransport.
- Oslo havn har gode forbindelser til og fra det europeiske marked. Skip går i rute mellom Oslo og store havner i Mellom-Europa som Hamburg, Rotterdam og Bremerhafen

Nøkkeltall

Kategori / Type	2004	2005	2006	2007	2008
Inntjening: i 1 000 kr.					
Driftsinntekter	214 670	226 176	223 462	240 625	246 102
Driftsresultat	25 670	34 214	21 308	35 770	5 277
Netto resultat inkl. finansposter	18 877	29 709	17 971	33 984	9 156
Resultatgrad	16 %	17 %	11 %	17 %	6 %
Driftsinntekt/årsverk	1 160	1 272	1 312	1 453	1 538

HØYDEPUNKT I 2008



Januar Februar Mars April Mai Juni Juli August September Oktober November Desember

JANUAR

21. januar åpnet Sjursøya containerterminal for trafikk med containerbåten M/S Ice Bird som første skip til kai.

FEBRUAR

Bystyret vedtok 27. februar at Sydhavna blir Oslos permanente godshavn.

APRIL

Norges nyeste praktbygg, den nye Operaen i Bjørvika, åpnet 12. april.

16. april mottok Oslo Havn årets Sneglepris for støy fra Ormsundterminalen fra Norsk forening mot støy

Verden største cruiseskip, Independence of the Seas, gjestet Oslo 21. april. Skipet er 339 meter langt. Skipet har 14 dekk og et mannskap på 1 400.

Flere tusen dro i april på mini-cruise tur-retur Oslo med RCCLs Jewel of the Seas mellom byer som Oslo, Amsterdam, Hamburg og Stockholm.

MAI

Color Line la ned ruten Oslo – Hirtshals med M/S Prinsesse Ragnhild fra 6. mai, etter 27 år i Color Lines tjeneste der hun har seilt på rutene Oslo-Kiel og Bergen/Stavanger-Hirtshals.

12. mai åpnet daværende miljø- og samferdselsbyråd Peter N. Myhre offisielt den nye containerterminalen på Sjursøya.

JUNI

Det var seilfest i byen med Oslo Race Week som startet 7. juni og Færderseilasen som gikk av stabelen 13. juni.

Skurvegrunnen ble merket med to bøyer og en jernstang med veiviser som forteller båtførerne at de bør legge kursen utenom.

Småbåtguiden ble delt ut til småbåteiere. Oslo Havn samarbeidet med politidistriktene i Oslo, Follo og Søndre Buskerud for å gi ut guiden. Den informerer om badeplasser, naturvernområder, fiskemuligheter og tankstasjoner for fritidsbåter.

JULI

Oslo Havn presenterte en metode for måling og oppfølging av CO²-avtrykket til Oslo Havn og Rotterdam Havn på klimakonferansen "C40 World Ports for a better climate".

AUGUST

Første tunnelelement til senketunnelen i Bjørvika ble senket.

NOVEMBER

Ett av de største tankskipene som kan besøke Sjursøya klappet til kai 5. november. M/T British Tranquillity har en bruttotonnasje på 29 214 tonn.

Sementskipet Crete Cement grunnstøtte ved Fagerstrand 19. november. Det ble ingen store oljelekkasjer fra grunnstøtingen. Oslo Havn deltok i beredskapsarbeidet i regi av IUA (Interkommunalt Utvalg mot Akutt Forurensning).

Vintercruise på Oslofjorden startet i slutten av november. Folk kunne hoppe av og på ruten som blant annet gikk innom Operaen, museene på Bygdøy, Hovedøya og Bleikøya og flere andre steder.

Oslo Havn KF arrangerte støykurs for alle terminalansatte med mål om å øke bevisstheten med mål om å øke bevisstheten og kunnskapen rundt hvordan den enkelte kan bidra til å dempe støy. På kurset deltok støyekspert, bydelsoverlegen, representanter for naboene og terminalutstyrsleverandører med sine erfaringer og kunnskap om temaet.

Prosjekt Ren Oslofjord var ferdig med den delen av tiltaksplanen som gjaldt mudring av havne- og småbåthavnområdene i oktober. I november startet tildekkingen av dypvannsdeponiet.

DESEMBER

Opplæringsvideo startet å gå kontinuerlig i porten på Ormsund. Filmen viser riktig signalvisning ved av- og pålastning av containere og at vernetøy skal benyttes. Alle sjåførene må se filmen før de kjører inn på terminalen.

HAVNEDIREKTØREN HAR ORDET

21. januar 2008 klappet Ice Bird til kai i Oslo som første skip på den nye container-terminalen på Sjursøya. Veien fram til en ny containerhavn har tatt over to år og vært en utfordrende reise for alle, og endelig kunne først del tas i bruk. 12. mai åpnet miljø- og samferdsbyråden offisielt den nye terminalen på Sjursøya.



Det er ikke alltid enkelt å leve tett på en moderne containerterminal som hvert år tar i mot ca. 80 000 containere fulle av varer og gods. Oslo Havn KF har gjennomført mange tiltak mot støy på Ormsundterminalen, og de fleste tiltak som er mulige er blitt gjort. Vi har valgt den mest moderne teknologien som gjør at vi kan drive så lydløst som mulig. Vi har verdens første elektriske stablekraner som går på gummihjul, miljøåk på kranene og mer lydsvake trucker.

27. februar vedtok bystyret Fjordbyplanen som bestemte de store linjene for bruk av sjøfronten i Oslo – og premissene for godstransport til og fra byen.

Fjordbyplanvedtaket sier at ”Sydhavna etableres som Oslos permanente havn. All containervirksomhet flyttes hit, og området effektiviseres slik at havnevirksomheten er mest mulig kompakt.”

Byen som startet som havn har funnet igjen seg selv. Med dette bystyrevedtaket kan vi konstatere at det er havna som er selve hjertet i byen!

Sjursøya containerterminal er ikke det eneste prosjektet som er blitt realisert i Fjordbyen. Kneppeskjær kystterminal åpnet for fire år siden, Operaen ble åpnet med stor ståhei 12. april, Bjørvikatunnelen er under bygging, Tjuvholmen er under bygging, og mange prosjekter er under planlegging. Havnestyret har hele tiden lagt til grunn at byutvikling og havneutvikling skal skje symmetrisk; ikke det ene uten det andre. Og dette er også viktig for veien videre.

Havna som nabo

Vi vet at det ikke er uproblematisk å være nabo til en containerterminal. Oslo Havn KF ble 16. april 2008 tildelt Norsk Forening mot støys Sneglepris for havnedriften ved Ormsundterminalen. Støy fra havneterminaler er et tema som vi stadig arbeider med, og prisen forsterker trykket på støyreducerende tiltak.

Ut fra erkjennelsen av at den enkelte medarbeider kan påvirke noe av støynivået, satte vi i samarbeid med terminaloperatøren Oslo Container Terminal i gang støykurs for de terminalansatte med mål om å øke bevisstheten og kunnskapen om hvordan den enkelte kan bidra til å dempe støyen til omgivelsene.

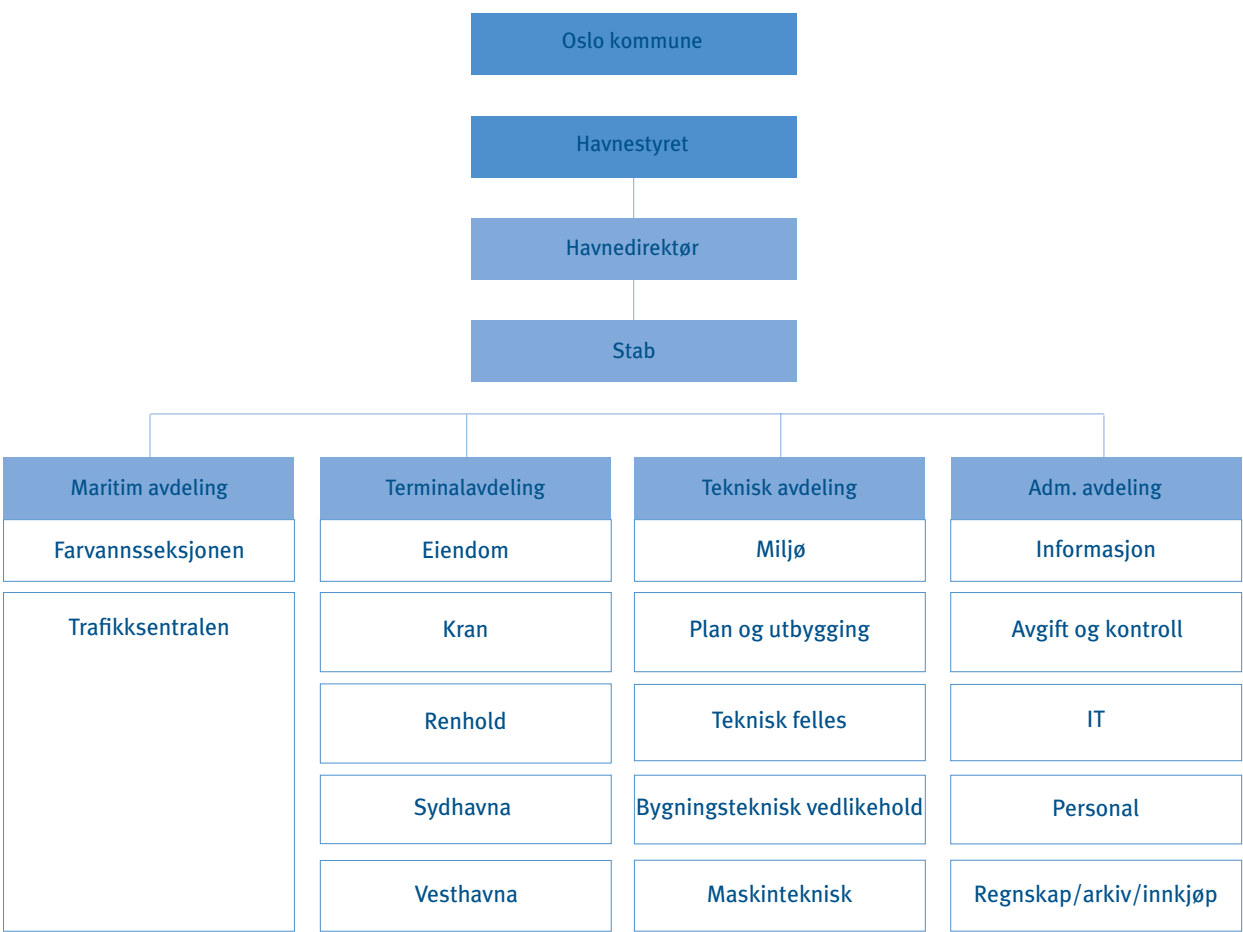
Den langsiktige løsningen på støyproblematikken er å samle containerne på Sjursøya lenger bort fra boligbebyggelse, og i fremtiden skal all containerhåndtering skje her. Vi har forståelse for den frustrasjon og de plager som naboer opplever som følge av fortsatt drift av Ormsundterminalen noen år til.

Sydhavna skal bli Oslos fremtidige godshavn og havna skal fortsette med å være en aktiv og estetisk byhavn som effektivt tar i mot varene som kommer sjøveien til hovedstaden og frigjør sentrumsnære havneområder til boliger, næring og rekreasjon.

Havna skal integreres i byen og bli mer estetisk med grønne bufferområder og bevisst arkitektur.

Oslo Havn er en levende og aktiv havn og et bindeledd mellom fortiden og fremtiden.

OSLO HAVN KF



Oslo Havn KF ledes av havnedirektør Anne Sigrud Hamran. Foretaket har følgende datterselskap: HAV Eiendom AS.

- Oslo Havn KF hadde 160 stillinger pr. 31.12.2008.
- Oslo Havn KF har redusert bemanningen med 5 stillinger i 2008.
- Fra 2002 er bemanningen redusert med 45 stillinger.

HAVNESTYRET



Foto: Terje Løchen

Oslo Havn KF er et kommunalt foretak under Byrådsavdeling for miljø og samferdsel i Oslo kommune. Foretaket har eget styre i henhold til lov. Virksomheten i Oslo Havn reguleres av havne- og farvannsloven, forskrift om bruk av og orden i Oslo havnedistrikt, vedtekter for Oslo Havn KF og forskrift om sammensetning av og myndighet for havnestyret i Oslo Havn KF.

Styret har i 2008 avholdt 10 møter og behandlet 100 saker.

Havnestyrets medlemmer i 2008

Politisk oppnevnte

Bernt Stilluf Karlsen..... Venstre, leder
Erna Aasnes Arbeiderpartiet, nestleder
Per Ditlev-Simonsen Høyre
Per Mauritz Hanssen Fremskrittspartiet
Lise Grette Sosialistisk venstreparti

Brukerrepresentant

Ole Kristian Knapp NHO Oslo/Akershus

Ansatterepresentanter

Torild Jørgensen
Jan-Erik Nøttestad

Fylkesrepresentanter

Lars Birger Salvesen Akershus, (Kristelig Folkeparti)

Statlige representanter uten stemmerett

Jan Wilhelm Dahl..... Forsvaret

Hovedutfordringer og veien videre

All havnevirksomhet med unntak av ferge-, cruise, charter- og lokaltrafikk skal i fremtiden samles i Sydhavna. Havnestyrets symmetrivetak fra 18. september 2000 er den strategiske oppfølgingen av bystyrets Fjordbyvedtak av 19. januar 2000.

Et viktig prinsipp er at fraflytting, havneutbygging og byutvikling skjer symmetrisk. Bystyrets Fjordbyplanvedtak av 27. februar 2008 stadfester dette.

Den vedtatte Fjordbyplanen med hovedprinsippene for fjordbyutviklingen sikrer etableringen av Sydhavna som hovedstadens permanente godshavn.

Det forutsettes at områdene rundt, ved Ormsund og nord for Kongshavn, fungerer som reelle bufferområder.

Fjordbyplanvedtaket åpner også opp for byutvikling på Filipstad parallelt med utbygging av Bjørvika, Bispevika, Sørenga og Grønlia. Bystyret vedtok dessuten at Alnas utløp realiseres umiddelbart etter at reguleringsplanen for Sydhavna er vedtatt.

Finanskrisen som satte inn på slutten av 2008 gir grunn til å vente fall i godsomsetning og fallende inntekter i 2009.



Tett oppfølging av økonomien blir et viktig tema for å kunne utvikle havna videre.

Den usikre økonomiske situasjonen tilsier at prosessene for byutvikling på Filipstad som finansiering av fase 2 på Sjursøya og HAV Eiendoms utvikling av havnas eiendommer i Bjørvika med sikte på størst mulig tilbakeføring av verdier, må følges opp med sikte på best mulig markedsmessig timing.

Et overordnet mål for 2009 er å få vedtatt en reguleringsplan for Sydhavna.



På bildet bak fra venstre: Lars Salvesen, Jan Wilhelm Dahl, Bernt Stilluf Karlsen, Per Ditlev-Simonsen, Ole Kristian Knapp, Jan-Erik Nøttestad. Foran fra venstre: Torild Jørgensen, Lise Grette, Anne Sigrid Hamran, Erna Aasnes. Per Mauritz Hanssen var ikke til stede.

FORTSATT STØRST PÅ GODS OG PASSASJERER

Oslo havn er Norges største container- og fergehavn med 5,9 millioner tonn gods over havna i 2008. Godsmengden gikk noe ned på slutten av 2008.

Samlet var godsomsetningen 5,9 millioner tonn over Oslo havn i 2008. Det er 6,2 prosent lavere enn i 2007.

Flere varer i containerne

Godsmengden fraktet i containere økte med 8,7 prosent fra 2007 til 2008.

Nedgangen i antall containere (fra 196 252 TEU* til 190 307 TEU) på 3,1 prosent skyldes færre tomme containere over havna. Containere med last har økt i forhold til containere uten last. Oslo havn er først og fremst en importhavn med varer til Oslo og nærområdene.

Fra 2003 til 2007 økte containertrafikken i Oslo havn med 20 prosent.

Fortsatt Norges største passasjer- og fergehavn

6,7 millioner passasjerer reiste over Oslo havn i 2008 og befester Oslo som Norges største passasjer- og fergehavn. 2,4 millioner passasjerer reiste med Danmarks- og Tysklandsbåtene.

Nesten to hundre tusen mennesker var ombord de mange charter-, sightseeing- og turbåter som trafikkerer havnebassenget. En stor del av charterbåtene leies av firmaer og organisasjoner som tar med kunder og ansatte ut på fjorden. Dette er også en svært populær utflykt for cruisepassasjerer. Cirka 2,8 millioner reiste med Nesoddbåtene og en million brukte de lokale øybåtene.

Tidenes cruisesesong

Oslo er Norges største cruisehavn og sesongen 2008 satte ny passasjerrekord med 146 anløp og nesten 240 000

passasjerer, en passasjervekst på 21,8 prosent fra året før. Cruisetrafikken til Oslo har lenge økt med 8 – 10 prosent årlig. Tidenes beste cruisesesong i Oslo har flere årsaker, men større skip som rederiene har klart å fylle og målrettet markedsføring over flere år har nok bidratt til det gode resultatet.

I 2008 var gjennomsnittsentall passasjerer per skip til Oslo 1 643 passasjerer, mot 1 429 passasjerer i 2007. Oslo har større skip og flere passasjerer enn noen annen norsk cruisehavn.

Mindre fergegods

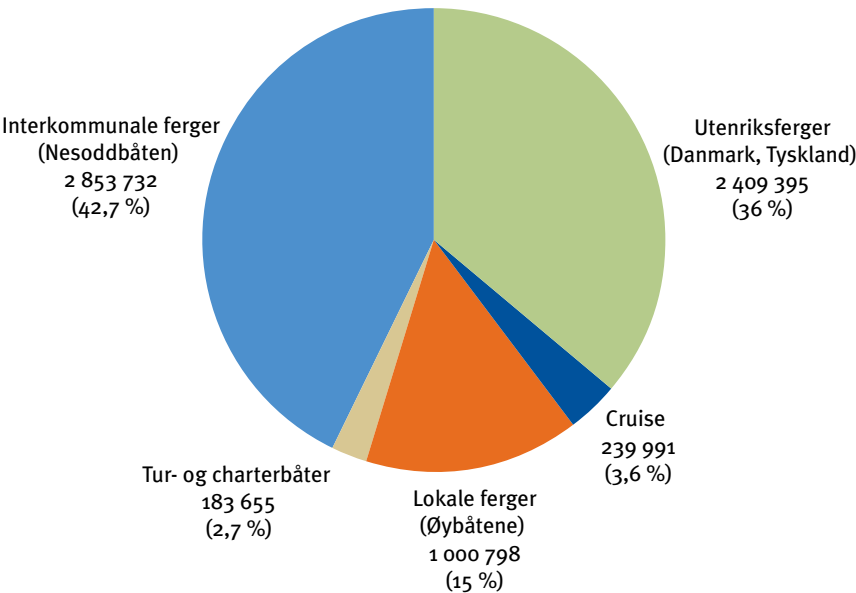
Noe færre varer ble fraktet med trailere på utenlandsfergene i 2008. I hovedsak skyldes dette nedleggelse av Danmarksruten til Color Line. Nedgangen var på 21,7 prosent (248 000 tonn).

Oljeprodukter og tørrbulk

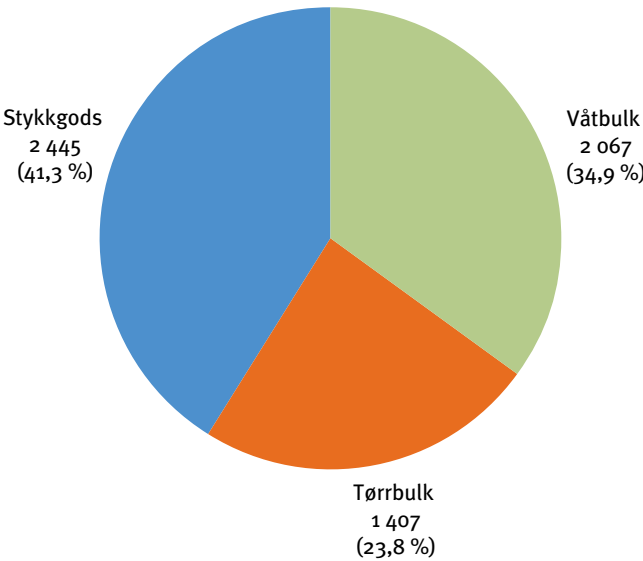
Oslo er en stor oljehavn og 40 prosent av landets forbruk av fyringsolje og drivstoff til bil går over havna. Våtbulk økte med 4,4 prosent i 2008 og endte på over 2 millioner tonn. Omsetningen av bulkprodukter kan svinge mye fra år til år. Omsetningen av tørrbulk fra 2007 til 2008 viser en nedgang på 199 000 tonn (12,5 prosent). Endringer i dette segmentet henger sammen med variasjoner i byggeaktiviteten i Oslo-området.

*omregnet til 20-fots containere

PASSASJERTRAFIKK UTENRIKS- OG INNENRIKS 2008



ULIKE TYPER GODS I OSLO HAVN I 2008
1000 TONN



Trafikktall i Oslo havn 2008

Antall anløp	5 022
Passasjerer utenriks	ca 2,6 millioner
Passasjerer innenriks	ca 4,1 millioner
Godsomsetning i alt	5,9 millioner tonn
Gods med ferger	0,9 millioner tonn
Containere	1,2 millioner tonn
	190.307 TEU*
Annet stykkogods	0,3 millioner tonn
Våtbulk	2 millioner tonn
Tørrbulk	1,4 millioner tonn

*omregnet til 20-fots containere



Ormsund, Kneppeskjær og Sjursøya i vintersol.



OSLOS FRAMTIDIGE GODSHAVN

Sydhavna skal bli Oslos fremtidige godshavn, og her skal all havnevirksomhet med unntak av ferger, cruise, charter- og lokaltrafikk samles. Sydhavna består av områdene Kongshavn, Sjursøya, Kneppeskjærutstikkeren, Søndre Bekkelagskai og Ormsund. Oslo Havn KF utarbeidet en reguleringsplan for utvikling av Sydhavna i 2006. Her er noen gode grunner for Sydhavna.

Bystyrets vedtak av 27. februar 2008 muliggjør konsentrert havn og byutvikling

”Sydhavna etableres som Oslos permanente havn. All containervirksomhet flyttes hit, og området effektiviseres slik at havnevirksomheten er mest mulig kompakt. Det forutsettes at områdene rundt, ved Ormsund og nord for Kongshavn, fungerer som reelle buffersoner. Det forutsettes også at utviklingen skjer i tråd med miljøet og at miljøvennlige løsninger legges til grunn i utviklingen.”

Sydhavna – realiserer Fjordbyen

- Sydhavna er en forutsetning for byutvikling i Fjordbyen.
- Sentrumsnære havneområder frigjøres til boliger, næring og rekreasjon. Varene som kommer sjøveien til hovedstaden samles i Sydhavna – lenger bort fra byen og boliger.
- Realiseringen av Fjordbyen reduserer kailengden til havnebruk fra 11 til 6 kilometer.



Sydhavna – god miljøpolitikk

En betydelig del av forbruksvarene som skal til hovedstaden og nærområdet kommer inn over Sydhavna. Å frakte varene lengst mulig sjøveien er god miljøpolitikk – både nasjonalt og lokalt.

- Det er en nasjonal målsetting er å frakte mest mulig gods på sjø og bane. Veitransport anses som en miljøbelastning.
- Hovedstadsregionen er i vekst der befolkningen øker og har landets største kjøpekraft.
- Sydhavna og godsomlastningsterminalen på Alnabru er Norges største og viktigste godsknutepunkt.
- Gode vei- og jernbaneløsninger mellom havna og Alnabru er viktig. Varene må raskt og effektivt ut fra havna til omlastingsterminalen på Alnabru og ut til forbruker.
- Sydhavna skal utvikles bærekraftig (materialgjennbruk, vegetasjon, miljøvennlig utstyr og kildesortering).
- Sydhavna – en moderne og arealeffektiv havn
 - All godshåndtering på 615 dekar (er lik 34 fotballbaner).
 - Containerne på Filipstad ble i 2008 overført til Sjursøya.



- Containerterminalen på Ormsund flyttes over til Sjursøya så snart byggetrinn 2 ferdigstilles.
- 7 terminaler for ulike typer gods
 - Kongshavn – containerhåndtering (84 dekar)
 - Sjursøya tørrbulk – salt, sement, korn (113 dekar)
 - Sjursøya containerterminal (158 dekar) (Trinn 1 åpnet januar 2008, trinn 2 senere)
 - Sjursøya oljeterminal (52 dekar)
 - Kneppeskjær stykkgodsterminal/kysttrafikk (54 dekar)
 - Søndre Bekkelagskai stykkgods ro-ro (rullende lasteenheter) (59 dekar)
 - Ormsund havn/bufferområde (38 dekar)

Sydhavna – en bydel i byen

- Sydhavna er en selvstendig bydel i byen med sitt eget visuelle uttrykk og karakter.
- Godshavna skal endres visuelt slik at den får et helhetlig preg.
- Havnas trafikk og dynamikk bør synes i byen.
- Havna som en aktiv og estetisk byhavn må integreres i byen. Egen gang- og sykkelvei med utsiktspunkter langs havna knytter byen og havna sammen.



EN CONTAINERTERMINAL BLIR TIL

Under den offisielle åpningen 12. mai 2008 kunne havnedirektøren gratulere byråd, kunder, politikere og operatøren Norsteve Oslo AS med en ny containerterminal i Oslo.

Flunkende ny var terminalen riktignok ikke da Oslos daværende miljø- og samferdselsbyråd Peter N. Myhre offisielt åpnet terminalen. Allerede 21. januar ble terminalen tatt i bruk da MS Ice Bird som første skip klappet til kai.

Veien frem til ferdig terminal

Veien frem til åpningsdagen har vært utfordrende for dem som har planlagt, prosjektert og bygget den nye containerterminalen. Oljetanker måtte flyttes, kaier tegnes, områder fylles ut og opparbeides og kraner kjøpes inn.

I oktober 2005 startet saneringen av deler av oljehavna. Tre oljeselskaper inngikk en avtale om å restrukturere sin virksomhet til å drive på en tredjedel av tidligere oljehavneareal. 30 oljetanker som ikke lenger var i bruk ble fjernet og solgt til gjenbruk ulike steder i Norge.

Utfyllingen av Sjursøybukta mellom Østre Sjursøykai og Nordre Bekkelagskai til et 25 dekar stort område til containerdepot startet høsten 2005. Første del av jobben var å fylle 430 000 m³ ren masse i sjøen.

Kongshavn ble tatt i bruk som containerdepot høsten 2006 og tok over deler av havnetrafikken fra Sørenga. På Kongshavn er det fjernet fyllmasse og opparbeidet området som har gitt et 27 dekar større område hvor Bring (da Box Solution) har sin virksomhet.

304 nye kaimeter i 25 meters bredde sto klar til å ta i mot containertrafikk på Sjursøya sommeren 2007. Den nye kaia er også tilrettelagt for landstrøm.

Fakta Sjursøya containerterminal (1. byggetrinn):

Kapasitet	120 000 TEU*
Kailengde	304 m
Dybde ved kaifront	12m
Kaiareal	11 dekar
Landareal	47 dekar
Kraner	2 Ship to Shore containerkraner (40 tonn)
Bygg	Adm./servicebygg 2 innsjekkingsboder
Totalkostnad	Ca 400 mill. NOK

* omregnet til 20-fots containere

12. mai 2008 kunne havnedirektøren gratulere byråd, kunder, politikere og operatøren Norsteve Oslo AS med en ny containerterminal i Oslo. Med kranakrobatikk og vaiende flagg fra toppen av krana ble den nye terminalen behørig feiret.



Foto: Trude Thingelstad



Foto: Trude Thingelstad



Foto: Terje Løchen

OSLO HAVN – EN DEL AV BYEN

Med havnas sentrale beliggenhet i byen, er det viktig å fokusere på miljø og god miljøpraksis i alle havneaktiviteter. Oslo Havn KF har ansvar for å tilrettelegge for den kommersielle havnetrafikken, mens de ulike godsterminaler opereres av private selskaper.

Oslo Havns miljøpolitikk

Oslo Havn KF skal gjennom kontinuerlig forbedring sikre en miljøvennlig havn for omgivelsene, byen og våre kunder. Det tas et helhetlig ansvar for miljø i Oslo havnedistrikt. Naboer og andre interessenter som er berørte av havnas miljøpåvirkning skal oppleve Oslo Havn KF som åpen, proaktiv og løsningsorienterte.

Oslo Havn KF har siden 2001 vært sertifisert etter den internasjonale miljøstandarden ISO 14001 som gjelder det ytre miljø ved utvikling, forvaltning og drift av Oslo Havn. Det arbeides også i stor grad overfor våre kunder og leverandører for å oppnå høyest mulig miljøkvalitet også hos dem. Sertifiseringen bidrar til økt fokus og kontinuerlige forbedringer ut over krav som myndighetene setter.

Klimaarbeid i Oslo havn

Transport gjennom havner, havneoperasjoner og industriaktiviteter i havner bidrar til økte CO²-utslipp. Det satses nå stort internasjonalt på klimagassreduserende tiltak innenfor havnevirksomhet og skipsfart.

Oslo Havn KF har klima som satsningsområde og har flere klimarelaterte prosjekter gående:

- CO²-fotavtrykk-prosjekt
- Landstrømsprosjekt
- ENØK-prosjekt

Havnas CO²-fotavtrykk

Oslo Havn KF ble i 2008 invitert til å delta i et samarbeidsprosjekt med Port of Rotterdam om kartlegging av havners CO²-avtrykk. Målet var å fastsette en fremgangsmåte for havner som ønsker å etablere klimaregnskap og CO²-fotavtrykk.

Klimagassutslippet for 2008 i Oslo Havn ble beregnet til **3 667 CO²-tonn ekvivalenter**. Utslippet tilsvarer utslippene fra ca 1 300 personbiler i året*.

Slik har vi målt: CO²-avtrykket inkluderer Oslo Havn KF sine direkte utslipp, det vil si forbrenning av fossilt brennstoff fra biler, fartøy og maskiner, og indirekte utslipp, det vil si energiforbruk til kraner, oppvarming og arealbelysning. I tillegg til klimagassutslippene fra havnas egne aktiviteter inkluderer CO²-avtrykket også en del indirekte utslipp, dvs ansattes reiser til og fra jobb og terminaloperatørens, leietakeres og operatørens energiforbruk samt tungtransport inn og ut av havneområdet.

Felles klimaerklæring på klimakonferanse

Oslo Havn KF presenterte metoden og CO²-avtrykket til Oslo og Rotterdam havn for 2007 på klimakonferansen *C40 World ports for a better climate* i Rotterdam i juli 2008.

Under klimakonferansen tilsluttet 55 havner, deriblant Oslo Havn, seg til prinsippene i The World Ports Climate Declaration. Erklæringen går ut på at hver havn forplikter seg til å jobbe med tiltak for å redusere CO² fra havneaktiviteter, både direkte og indirekte kilder. Tiltakene omfatter blant annet landstrøm, energieffektivisering og CO²-avtrykk.

*basert på gjennomsnittlig utslipp for bensindrevne personbiler (kilde SFT) og antatt årlig kjørelengde (Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken)



Foto: Terje Løchen

Landstrøm-prosjekt

Oslo Havn KF har utredet muligheten for å etablere landstrøm-tilkobling for skip som legger til kai i Oslo havn. En intern arbeidsgruppe har vurdert fergekaiene på Vippetangen og Hjortnes samt cruisekaiene på Akershusstranda og Revierkaia, til å ha størst potensial for utbygging av landstrøm. Høsten 2008 forelå ferdig miljøregnskap for ferger i utenlandstrafikk ved to utvalgte kaier, Vippetangen og Hjortnes. Miljøregnskapet viste vesentlige utslippsreduksjoner og miljøgevinster både ved maks og minimum beregnet utslippsreduksjon (europeisk gjennomsnittsstrømmiks vs norsk strømmiks). Tiltaket viste seg også å være samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk lønnsomt, både for havna og rederiene.

ENØK-prosjekt – strømsparing i havna

Siden 2005 har Oslo Havn redusert sitt strømforbruk med 20 prosent. ENØK-prosjektet har hatt som mål å redusere energiforbruket med 1,3 GWh innen utgangen av 2008. Energiprogrammet omfattet 11 skur av de med størst oppvarmede arealer. ENØK-prosjektet videreføres i 2009 med fortsatt fokus på energisparing og flere reduksjonsmål.



Foto: Terje Løchen

RENERE FJORD ENN PÅ 100 ÅR

Oppryddingen av forurenset sjøbunn i Oslo havn har gitt gode miljøgevinster. Mudringen i Bjørvika og Pipervika har fjernet 95-99 prosent av de miljøfarlige stoffene som opprinnelig var der.

Norges Geotekniske Institutt og konsultentselskapet Rambøll har gjennomført sjøbunnsanalyser, og analysene viser at oppryddingen har bidratt til en klart renere sjøbunn.

Miljøprosjektet «Ren Oslofjord» har siden 2006 arbeidet med å fjerne forurensete sedimenter fra indre havn, og deponere disse i dypvannsdeponiet ved Malmøykalven. Mudringen og deponeringen ble avsluttet i oktober 2008, og tildekkingen av deponiet med rene dekkmasser avsluttes sommeren 2009.

Erfaring fra andre mudringsprosjekter både i Norge og internasjonalt tilsier at det er noe restforurensning på ny sjøbunn. Dette skyldes en kombinasjon av rester av forurenset sediment på den mudrede flaten, og en innblanding av forurenset sediment i den rene underliggende leiren under mudring. Denne restforurensningen har medført at det ikke er oppnådd SFTs krav om tilstandsklasse II alle steder, men i de deler av områdene som er dekket til med leire eller sand er kravet i stor grad oppnådd. SFT har bedt Oslo Havn KF utrede mulighetene for å oppnå et enda bedre resultat og en slik utredning ble sendt over 1. juli.

Statsadvokaten tok ut tiltale mot blant annet Oslo Havn KF i forbindelse med prosjekt «Ren Oslofjord» i april 2009.



Foto: Trude Thingelstad



Foto: Trude Thingelstad

Om Ren Oslofjord

«Ren Oslofjord» er Oslo kommunes miljøprosjekt for å få en renere fjord. Miljøprosjektet er en del av kommunens helhetlige tiltaksplan for opprydding av forurensete bunnsedimenter i Oslo havn og Indre Oslofjord. Tiltakshaver for prosjekt «Ren Oslofjord» er Oslo Havn KF.

Mål for prosjektet

Tiltaksplanens mål: «Bunnsedimenter skal ikke være til hinder for utøvelse av rekreasjon og friluftsliv, byutvikling, havnedrift, båtliv eller yrkesfiske. Forurensete sedimenter eller bruken av indre Oslofjord skal ikke føre til langsiktige, negative effekter på økosystemet».

Prosjektets operative mål ble definert som at «forurensete sedimenter skal fjernes eller tildekkes slik at miljøtilstanden forbedres betydelig, og at det skal tilstrebes at kvaliteten på overflatesedimentet i hovedsak oppfyller klasse II (moderat forurenset) i SFTs klassifisering av miljøkvalitet i fjorder og kystfarvann (SFT-veileder 97:03).»



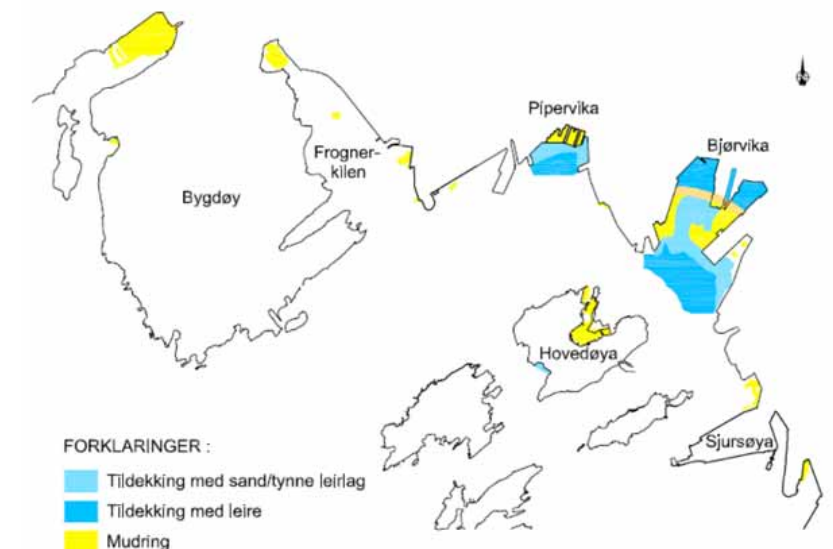
Hva er gjort?

Mudret (volum)

440.000 m³

Tildekket (areal)

300.000 m² med leire
100.000 m² med sand



FORKLARINGER :

- Tildekking med sand/tynne leirlag
- Tildekking med leire
- Mudring

