



BYRÅDETS HANDLINGSPLAN FOR OSLO HAVN SOM NULLUTSLIPPSHAVN

1. Sammendrag

Byrådet har satt svært ambisiøse mål for grønn omstilling, bedre luftkvalitet og lavere utslipp av klimagasser i Oslo. Byrådets arbeid har allerede gitt gode og dokumenterbare resultater. Oslo havn er Norges største offentlige gods- og passasjerhavn. Det er derfor viktig for den grønne omstillingen at Oslo også lykkes med å gjøre Oslo havn med sjøområde utslippsfritt.

Oslo bystyre vedtok 28.09.2016, sak 260 «Strategi for bruk av elektriske ferger i Oslo og tilrettelegging av landstrøm». Byrådet ble da bedt om å legge fram en handlingsplan for hvordan kommunen kan sørge for at alle skip som anløper Oslo havn på sikt benytter nullutslippsteknologi ved kai, samt ved inn- og utseiling. I bystyrets vedtak er det ti punkter som gjelder ulike fartøygrupper og konkrete mål for ytterligere å redusere utslipp fra skipstrafikken, fra havnedriften og videre distribusjon av gods og varer.

Byrådet legger med dette fram handlingsplanen for nullutslippshavn. Handlingsplanen er en del av byrådets helhetlige arbeid for bedre klima og luftkvalitet i Oslo. Tiltakene i denne handlingsplanen omfatter landaktiviteten i tilknytning til havnevirksomheten og all kommersiell trafikk på sjøen nord for Steilene utenfor Nesodden og inn til kai. Utslippene fra Oslo havn, slik de er definert i handlingsplanen, utgjør rundt 55 000 tonn CO₂ ekvivalenter hvert år. Det tilsvarer rundt fire prosent av Oslo samlede utslipp.

Målsetningen med handlingsplanen er å redusere utslippene fra havna med 85 prosent fra 2017 nivå innen 2030 og videre være helt utslippsfri innen 2050. Handlingsplanen inneholder konkrete tiltak for å nå målet om 85 prosent kutt innen 2030. Alle tiltakene i handlingsplanen bidrar, direkte eller indirekte til å gjøre havna utslippsfri på sikt.

I handlingsplanen er 17 konkrete tiltak for å redusere utslipp identifisert. Tre av tiltakene er allerede igangsatt og anbefales videreført, to tiltak anbefales styrket, og tolv nye tiltak anbefales igangsatt. De tiltakene i handlingsplanen med mest utslippsreducerende effekt er landstrøm til utenriksfergene, krav om nullutslippsløsninger for utenriksfergene under innseiling til Oslo innen 2025, utslippsfri drift på Nesodden-sambandet innen utgangen av 2019 og for øybåttjenesten innen 2021.

Handlingsplanen er ment som et dynamisk dokument som jevnlig revideres i tråd med den teknologiske og operasjonelle utviklingen i næringen. Aktuelle tiltak vil også innarbeides i kommunens årlige klimabudsjett.

Handlingsplan for Oslo havn som nullutslippshavn er vedlagt byrådssaken. Bystyret ber i vedtakspunktene to til ti fra 2016 blant annet om konkrete tiltak knyttet til enkelte fartøygrupper og bruk av bestemte virkemidler. Hvert av disse vedtakspunktene og det arbeid som er utført og igangsatt, er omtalt i byrådssaken og ikke i handlingsplanen.

Handlingsplanen og byrådets øvrige arbeid knyttet til Oslo havn som nullutslippshavn, legges frem for bystyret og foreslås tatt til orientering.

2. Saksfremstilling:

Bystyret vedtok 28.09.2016 sak 260 etter privat forslag fra representantene Eirik Lae Solberg (H) og Pia Farstad von Hall (H), Strategi for bruk av elektriske ferger i Oslofjorden og tilrettelegging av landstrøm.

De ti vedtakspunktene gjelder for ulike fartøy og angir konkrete mål for ytterligere å redusere utslipp fra skipstrafikken, fra havnedriften og fra distribusjon av gods og varer. De ni første vedtakspunktene ble vedtatt enstemmig. I vedtakspunkt én, bes byrådet utarbeide en handlingsplan for hvordan Oslo kommune kan sørge for at alle skip som anløper Oslo havn på sikt benytter nullutslippsteknologi ved kai, samt ved inn- og utseiling.

2.1. Byrådets arbeid, gjennomføring av bystyrets ti vedtakspunkter og særskilt om vedtakspunkt 1

Vedtaks punkt 1. «Byrådet bes så snart som mulig og senest i løpet av 2017 legge fram en handlingsplan for bystyret om hvordan Oslo kommune kan sørge for at alle skip som anløper Oslo havn på sikt benytter nullutslippsteknologi ved kai, samt ved inn- og utseiling.»

Handlingsplanen er en videreføring og utvikling av bystyrets vedtak av 28.09.2016, sak 260 vedtakspunkt 1. Handlingsplanen er et uttrykk for byrådets miljøpolitiske ambisjoner. Handlingsplanen skal gi politikerne og andre aktuelle aktører, god og dokumenterbar informasjon.

Det gis oversikt over omfanget av utslipp knyttet til ulike skipssegmenter i havnevirksomheten. Dette er videre sammenlignet med alternative transportformer til sjøtransport.

I arbeidet med handlingsplanen er det avholdt en rekke møter med eksterne for innspill til arbeidet. Ruter AS, miljøorganisasjoner, representanter for rederier, aktører på havna, statlige representanter, representanter fra støtteordninger, energileverandører og andre har bidratt.

I utforming av politikken er det viktig å ha med at krav som gir økte kostnader eller tidsforsinkelser, kan føre til at transporten flyttes til andre havner eller til alternative transportformer som kan medføre større klimagassutslipp eller dårligere luft i Oslo. Derfor er det viktig å søke samarbeid med andre havner, både nasjonalt og internasjonalt, for sammen å utforme politikk som gir lavere utslipp. Oslo kommune har derfor tatt initiativ til et bredere samarbeid med andre havner i Norge om krav til cruisetrafikk. Det arbeides videre med fire punkter: 1. Formulering av felles ståsted, 2. Henvendelse til statlige myndigheter, 3. Henvendelser til havner og styresmakter internasjonalt og 4. Kontakt med næringen.

Den vedlagte handlingsplanen redegjør for de tiltak som en med utgangspunkt i dagens teknologi kan iverksette i perioden 2018-2030. Kostnader og forventet utslippsreducerende effekt for tiltakene er også beregnet.

Formålstjenligheten av de ulike virkemidlene, og hvem som er ansvarlig for innføring av de tiltak som bør iverksettes er vurdert. Utvikling av ny og mer miljøvennlig teknologi skjer raskt. Byrådet mener derfor at det er fornuftig at handlingsplanen er et operativt og dynamisk dokument som oppdateres jevnlig i tråd med den teknologiske og operasjonelle utviklingen. Det legges opp til å oppdatere handlingsplanen allerede med oppstart i 2020 og ferdigstilling i 2021. Aktuelle tiltak vil også innarbeides i de årlige klimabudsjettene.

Nærmere om handlingsplanens innhold

I arbeidet med handlingsplanen er det innhentet tallmateriale for de viktigste segmentene som trafikkerer og benytter Oslo havn og for utslipp av klimagasser for de ulike segmentene i 2017. De respektive utslippene er fordelt på tre operasjonsmoder - ved kai, under manøvrering og ved inn- og utseiling.

Det er utenriksfergene som bidrar til størst klimautslipp i alle disse tre fasene med til sammen 21000 tonn CO₂. Deretter følger landaktiviteten på havneområde med 7600 tonn CO₂, lokalfergene med 6600 tonn CO₂, container Lo/Lo 5100 tonn CO₂, tankskip 5000 tonn CO₂, cruiseskip 4600 tonn CO₂, andre lasteskip 2300 tonn CO₂, tørrbulkskip 1500 tonn CO₂, bilskip RO/RO 700 tonn CO₂ og andre skip 600 tonn CO₂.

Handlingsplanen er bygd opp på en slik måte at den kan leses i sin helhet, eller som et oppslagsverk for informasjon om bestemte sektorer eller tiltaksområder. Ønskes en kortere innføring, kan sammendraget i kapittel 1, sammen med tiltakene i kapittel 9 og Analyse og konklusjon i kapittel 10, gi god oversikt.

Nærmere om byrådets vurdering av de foreslåtte tiltak i handlingsplanen

I handlingsplanen fremgår det konkret at tre tiltak bør videreføres. Dette gjelder miljødifferensiering av havneavgifter for skip med lave utslipp, Oslo kommunes medlemskap i Grønt Kystfartsprogram og oppdatering og revidering av denne handlingsplanen.

Videre foreslås det at landstrøm for utenriksfergene og samarbeid med andre cruisehavner styrkes.

Når det gjelder nye tiltak, kan disse oppsummeres slik:

- Krav om nullutslippsløsninger for utenriksfergene med virkning fra 2025,
- Oslo som pådriver for å flytte mer gods fra vei til sjø, herunder arbeid for like miljøkrav til sjøtransporten i hele Oslofjorden
- Utslippsfri drift på Nesoddbåtene
- Utslippsfri drift på Ruters hurtigbåtlinjer
- Utslippsfri drift på øybåttjenesten, miljødifferensiering av havneavgiftene for cruiseskip gjennom Environmental Port Indeks (EPI)
- Dialog med nasjonale myndigheter for å kunne stille krav om bruk av nullutslippsløsninger ved kai
- Infrastruktur for pilotering av autonome skip
- Utslippsfri aktivitet ved håndtering av varer og last i Oslo havn og ved andre aktiviteter i havneområde
- Utslippsfrie veitransportlinjer til og fra Oslo havn
- Bonus for skip som opererer med redusert fart samt utredning av effekten av fartsgrense for kommersielle fartøy med fossile fremdriftsløsninger
- Miljødifferensiering av havneavgifter for å premiere skip med lave utslipp gjennom Environmental Port Index (EPI)
- Tilrettelegging for dekning av aktuelle skipstypers dampbehov i havn ved bruk av fornybare alternativer

Samlet er det beregnet at disse tiltakene kan gi en reduksjon på 46 700 tonn CO₂ innen 2030. Dette tilsvarer en reduksjon på 85 prosent sammenlignet med utslippsnivået i 2017. Disse tiltakene som er nærmere utdypet i vedlagte handlingsplan, ligger til grunn for byrådets politikk på området. Handlingsplanens konklusjoner og anbefalinger vedtas ved denne sak av byrådet. Byrådets handlingsplan sendes bystyret til orientering.

2.2. Byrådets arbeid og gjennomføring av vedtakspunkt 2 til 10

Vedtakspunkt 2. «Byrådet bes ta initiativ overfor fergereederiene for å avklare hvordan utenlandsfergene raskest mulig kan ta i bruk landstrøm. Siktemålet er at utenlandsfergene benytter landstrøm senest fra 2020. Byrådet bes orientere bystyret senest i handlingsplanen.»

Tallmateriale innhentet i vedlagte handlingsplan, viser at det er utenriksfergene som står for den største andelen utslipp av CO₂, NO_x, SO_x og PM fra havnevirksomheten i Oslo. Tiltak for å redusere utslipp fra disse fem skipene har hatt høy prioritet fra byrådets side.

Nærmere om utenriksfergene

Utenriksfergene som går i jevnlig trafikk til Oslo, utgjør fem skip. Fergeselskapene Color Line har to, Stena Saga ett og DFDS to skip.

Som del av arbeidet med handlingsplanen har det blitt avholdt møter med de tre store fergereederiene som anløper Oslo havn om bystyrets vedtak, arbeidet med handlingsplanen og byrådets miljøambisjoner. Fergeselskapene orienterte om deres miljøengasjement og planer, og byråden anmodet dem om å ta i bruk landstrøm i Oslo.

Color Line installerte landstrøm til ett av sine to skip som går til Oslo i oktober 2011. Det andre skipet fikk samme teknologi i 2012.

Fergeselskapene DFDS og Stena Line, har eldre skip i trafikk til Oslo. Fergene er mellom 20 og 38 år gamle.

Oslo Havn søkte høsten 2016 om støtte fra Enova til landstrøm for utenlandsfergene. Til denne søknaden ble det innvilget 7,8 mill. kroner i støtte med en premiss om at anlegget skal stå klar til bruk innen juli 2018. Oslo Havn KF har således satt i gang dette prosjektet uten at de tre skipene som trafikkerer Utstikker II kan benytte landstrøm.

Det ble arrangert en dialogkonferanse om landstrøm i juni 2017 der potensielle aktører ble bedt om å levere innspill via caseløsninger. Processkontroll Elektriska AB ble valgt som leverandør. Det bygges en fleksibel landstrømsløsning slik at flere skip vil kunne ligge til kai på strøm i fremtiden. Samlet investering på land er om lag 14-15 mill. Dette er investeringer som utover Enovatilskuddet, finansieres av Oslo Havn KF.

I februar 2018 besluttet Stena Line å søke Enova om støtte til å bygge om sitt skip slik at det kan tilkobles landstrøm i Oslo. Stena Lines skip ble bygget om i april slik at landstrømsanlegget på Utstikker II nå blir tatt i bruk, ved ferdigstillelse sommeren 2018.

DFDS varslet kort tid etter dette, at de nå vurderer videre hvilke tiltak de vil innføre på sine skip. DFDS har allerede installert katalysatorer på hjelpemotorene om bord som reduserer NO_x utslippene fra disse motorene med 80 prosent. Ombygging og bruk av landstrøm for DFDS to skip vil derfor primært være et klimatiltak. DFDS har varslet at de 19.06.2018 fattet en beslutning om å installere landstrømsstilkobling på sine skip innen 2020.

Det vil i løpet av 2018 være et tilbud for samtlige fem utenriksferger til å koble seg på landstrøm og tre av de fem utenriksfergene vil være tilkoblet allerede sommeren 2018. Dette er halvannet år tidligere enn bystyrets vedtak om senest fra 2020.

Vedtakspunkt 3. «Byrådet bes kontakte nasjonale myndigheter med sikte på endring av havne- og farvannsloven slik at det kan stilles krav om landstrøm ved skipsanløp.»

I august 2016 ble det oppnevnt et lovutvalg som fikk i oppdrag å utrede forslag til ny havne- og farvannslov. Lovutvalget overleverte NOU 2018:4 Sjøveien videre, forslag til ny havne- og farvannslov 01.03.2018 til Samferdselsdepartementet.

Etter gjeldende havne- og farvannslov § 39 har kommunale og private havner som er åpne for allmenn trafikk, en mottakspåkt. Det har vært stilt spørsmål til i hvilken grad havner kan sette miljøkrav i forhold til denne mottakspåkten.

Oslo kommune møtte på vegne av KS Storbynettverk, i lovutvalget 10.01.2017. Bystyrets vedtak i Oslo, om at havne- og farvannsloven bør endres slik at det kan stilles krav om landstrøm ved skipsanløp, ble videreformidlet til lovutvalget for ny havne- og farvannslov i dette møte.

Fordi dette lovutvalget var i arbeid da bystyrets vedtak ble truffet i september 2016, ble det vurdert slik at en eventuell henvendelse fra Oslo kommune om dette lovverket til departementet mens lovutvalgets arbeid pågikk, kun ville bli besvart med en henvisning til lovutvalgets arbeid.

Nærmere om lovutvalgets forslag

Den viktigste endringen lovutvalget foreslår som er relevant for denne handlingsplanen, er at kommunen skal kunne gi forskrift om begrensning av anløp til havn når det er nødvendig fordi lokal luftforurensning overskrider tillatt nivå. I NOU 2018:4 er det tatt høyde for at det kan bli aktuelt eksempelvis å sette krav til energiinfrastruktur i havner ved at utvalget har foreslått en hjemmel som gir departementet mulighet til å kunne sette krav til drift av havn ut fra hensynet til sikkerhet og miljø. Lovutvalget har vektlagt at loven bør være teknologinøytral, krav om at skip skal kunne benytte landstrøm ved skipsanløp er derfor ikke direkte inntatt som forslag til ny lov.

Oslo kommune har mottatt NOU 2018:4 til høring med frist 21.06.2018. Høringsuttalelsen er avgitt av Oslo bystyre og byrådet viser til denne.

Vedtaks punkt 4. «Byrådet bes i handlingsplanen identifisere og foreslå tiltak for hvordan nullutslippsteknologi skal benyttes ved transport av varer mellom Oslo havn og Alnabruterminalen og annen landbasert varetransport til og fra Oslo havn. Driften av virksomheten ved Oslo havn må også gjøres utslippsfri. Målet må være å gjøre Oslo havn til et sentralt miljøknutepunkt i Oslos varetransport.»

Nærmere om drift i Oslo havn

Oslo Havn KF har arbeidet målrettet med å redusere egne utslipp siden 1990. Det er i all hovedsak installert elektriske kraner i Oslo havn. Oslo Havn KF's biler drives elektrisk. Båter og anleggsmaskiner med fossilt drivstoff fases ut, i takt med utviklingen av ny nullutslippsteknologi. Bygningsmassen er eldre og fornyes over tid med nye energikrav til bygg. Oslo Havn KF fokuserer på prioritering av investeringer i infrastruktur for fremtidens sjøtransport som en viktig oppgave, infrastruktur for sjøtransporten prioriteres fremfor investering i bygningsmassen.

Oslo Havn KF har mer enn 100 leietakere. I tillegg utfører en rekke virksomheter daglige oppdrag i havna. Oslo Havn KF avholdt 09.02.2018 møte med aktørene på havna for å redegjøre for Oslo kommunes mål for havnevirksomheten. Aktørene ga uttrykk for at de er innstilt til å bidra til det grønne skiftet for havnevirksomheten. Aktørene presiserte imidlertid at de ønsker forutsigbarhet og ønsker selv å velge type teknologi for å oppnå politisk fastsatt klimamål. Videre presiserer aktørene at det er miljøtjenlig at aktiviteten er bynær, samt at mellomlagring og tilvirkning ved kai reduserer unødvendige transportledd gjennom byen.

Virkemidler for ytterligere opptrapping av nullutslippsteknologi i havnen

Ved anskaffelser fra Oslo Havn KF settes miljøkrav for å redusere og resirkulere avfall, utvikle mer miljøvennlige transportløsninger og redusere forbruk av energi og utslipp av klimagasser. Utleiekontrakter med miljøkrav er også et virkemiddel som benyttes av Oslo Havn.

Kundene til Oslo Havn signaliserer at de ønsker innovasjon og vil delta i utvikling av nye, tekniske løsninger med miljøgevinst. De signaliserer også at langsiktige kontrakter fremmer miljøet. Tydelige krav, lav grad av reguleringsusikkerhet og langvarige kontrakter stimulerer til økt miljøinnovasjon og investering.

For å følge opp dette har styret i Oslo Havn satt av midler og gitt tilskudd til miljøteknologi, til virksomheter som ønsker å innføre miljøeffektive løsninger for bruk i havna. Det er satt av inntil tre mill. til formålet per år. Oslo Havn KF utarbeider i tillegg planer og tilrettelegger infrastruktur som fremover vil gjøre det enklere for kunder og andre brukere å ta i bruk nullutslippsløsninger.

Nærmere om landbasert varetransport til og fra Oslo havn

Oslo er logistikknavet i Norge. Mange logistikkfunksjoner er samlet i Stor-Oslo. Gods transporteres i stor grad til Oslo enten på vei eller sjø, før det distribueres videre. Befolkningskonsentrasjonen rundt Oslo, gjør at en stor andel av godset som kommer hit, også skal forbrukes i nærområdet. Andre deler av godset videredistribueres med jernbane til de øvrige større byene i Norge og med bil på de kortere distansene.

Oslo Havn opplyser at en stor andel av containerne som omlastes i Oslo, har hente- eller leveringsadresse i Oslo og Akershus. Det er gjort noen forenklede beregninger av CO₂ utslipp fra videre landtransport av varer fra havnen, men det er betydelig usikkerhet knyttet til dette tallmateriale.

Flowchange AS utarbeidet mars 2017 et mulighetsstudium for Statens vegvesen om helelektriske transportløsninger blant annet for strekningen Oslo havn-Alnabru. I denne rapporten ble det lagt til grunn at det totalt går ca. 140 000 årlige transporter på land med containere til og fra Oslo havn. De totale utslippene fra transport av containere på veg fra havna ble her beregnet til ca. 10000 tonn CO₂ og 25 tonn NO_x. Fra containertransport på strekningen Oslo havn-Alnabru ble det her beregnet utslipp av 1800 tonn CO₂ og 5 tonn NO_x. Flowchange har senere revidert sitt tallmateriale her, grunnet ulike kjøretøy og reelt lavere drivstofforbruk, til samlet 8700 tonn CO₂ for containertransport på vei og for containertransport Oslo havn-Alnabru 1600 tonn CO₂.

Oslo Havn gjennomførte et mulighetsstudium i 2017/2018 for utslippskutt ved å benytte to elektriske lastebiler i skytteltrafikk på strekningen Oslo havn - Alnabru. Undersøkelsen viser at to elektriske lastebiler i skytteltransport kan redusere 135 tonn CO₂ og 400 kg NO_x. Neste skritt vil være å undersøke om det er mulig å gjennomføre testing med elektriske lastebiler med en operatør på Oslo havn.

Alternative virkemidler for fremtidig mulig bruk av nullutslippsteknologiløsninger til og fra havna og mål for organisering av massehåndtering i Oslo

Jernbane, elektriske godslastebiler og hydrogen

Det er vurdert ulike konsepter for utslippsfri transport av containere mellom Oslo havn og Alnabru. Disse er interessante for videre utredning og konkretisering:

- a. Bruk av elektriske godslastebiler også kalt trekkbiler, med formål å drive godstransport mellom havna og Alnabru, med lademulighet enten i havna, på Alnabru, eller begge steder. Det er gjennomført en utredning som kartlegger muligheter og utfordringer ved å elektrifisere denne transporten. Kostnadene

ved å elektrifisere godslastebiler er usikker, da teknologien foreløpig er umoden og begrenset i dette segmentet. Anslagene som er gjort viser en merkostnad på om lag 1 mill. per kjøretøy. I tillegg må det etableres og bekostes ladeinfrastruktur i én eller begge ender. Posten og CargoNet i samarbeid med Oslo Havn KF og selskapet Flowchange AS, arbeider videre med å konkretisere prosjektet ytterligere.

- b. Bruk av eksisterende jernbanelinje for transport av gods mellom havna og Alnabru. Det arbeides for mer frakt av gods på jernbane direkte til og fra havna. Dette vil redusere biltrafikken i Oslo. Kapasiteten på denne bane- og tunnelstrekning er imidlertid presset. I tillegg er det utfordringer knyttet til økonomisk konkurransedyktighet ved bruk av jernbane. Dette gjelder leie av tog og sporkapasitet samt kostnader knyttet til å håndtere lasten til og fra jernbanen.
- c. Bruk av hydrogendrevne kjøretøy på vei. Oslo Havn KF er en av flere partnere i et forskningsprosjekt MoZEES (Mobility Zero Emission Energy Systems). Dette åtteårige forskningsprosjektet omfatter b.la. pilotprosjekter for hydrogendrevet godstransport på vei.

Tiltak for å fremme mer bruk av jernbane fra havnen og opp til Alnabruterminalen vil bli sammenlignet med tiltak og virkemidler for å fremme bruk av elektriske lastebiler. Det kan også bli behov for begge løsninger. Bruk av hydrogen er i en tidligere fase som det knytter seg større usikkerhet til. Byrådet vil arbeide for at aktuelle aktører søker relevante tilskuddsordninger. Byrådet vil utrede løsninger på barrierer knyttet til tog- og elektrisk godslastebiltransport til Alnabru i 2018-2019 og videre.

Anskaffelser med tydelige klimakrav- massehåndtering med mer i tilknytning til havn og sjøtransport

Det er for tiden stor byggeaktivitet i Oslo og omegn. Byggeprosjekter krever både frakt av byggeråstoff til byggeplassene og frakt av forurensende masser bort fra byggeplassene. For Oslo og Stor-Oslo medfører dette mye veitransport til, fra og gjennom byen. Deler av denne trafikken går til og fra havna. Klimagassutslippet knyttet til denne veitransporten er det et stort potensiale for å redusere, både ved å benytte sjøtransport til å skipe ut byggeråstoff og forurensende masser og gjennom utslippsfri lastebiltransport.

Byrådet vil kartlegge potensiale for reduserte klimagassutslipp med lokal håndtering og mellomlagring av stein, grave- og rivemasser i tilknytning til havn og sjøtransport i Oslo kommune. Eksempler på kommende anleggsprosjekter der det vil være store mengder masser som skal håndteres, er ny drikkevannsforsyning fra Holsfjorden og ved gjennomføring av ny t-banelinje til Fornebu.

Videre vil kommunale byggeprosjekter stille krav til at transporten av byggeråstoff og masser mellom byggeplass og havn som en hovedregel skal ha nullutslippsteknologi, evt. biogass. Dette er i tråd med Oslo kommunes anskaffelsesstrategi der det fremgår at kjøretøy som brukes i arbeid for Oslo kommune som hovedregel skal drives på nullutslippsteknologi.

Anskaffelser med tydelige klimakrav vil være et viktig virkemiddel fremover for å fremme nullutslippsløsninger og fossilfrie løsninger med biodrivstoff i en overgangsperiode, i Oslo kommune generelt og også for havnen.

Eksempler på spesifikke type gods som byrådet mener det er naturlig å se videre på, er avfall fra Storbritannia som transporteres sjøveien til Oslo havn, før avfallet transporteres videre på lastebiler til energigjenvinning på Klemetsrud. I retur transporteres det aske fra avfallsforbrenningen ved Klemetsrud og Haraldrud til utsortering i Moss og videre til deponi.

Denne transportkjeden, som i dag gjøres med konvensjonelle lastebiler, vurderes gjennomført med nullutslippskjøretøy.

Oslo kommune er i dialog med Fortum Oslo Varme AS om dette er gjennomførbart for selskapet innenfor forretningsmessige rammer.

Et annet eksempel er transport til og fra snøsmelteanlegget «Terje» som vinterstid ligger på lekter ved Vippetangen. I snørike vintre som eksempelvis i 2012 ble det fraktet mer enn 4000 lastebillass til «Terje». Vinteren 2017/2018 var nok omfanget større sammenlignet med 2012.

Byrådet vil i dialog med aktuelle virksomheter fortsette å legge vekt på oppfølging av anskaffelsesstrategien. Byrådet legger til grunn at det vil foreligge mer informasjon om arbeidet med nullutslippsteknologi knyttet til landbasert transport til og fra Oslo havn og lokal drift på havneområde, når handlingsplanen revideres i 2021.

Vedtaks punkt 5. «Byrådet bes ta initiativ til et samarbeid med andre norske og nordeuropeiske anløpshavner for cruiseskip med sikte på å stille felles krav om landstrøm. Oslo Havn må ta en pådriverrolle i dette arbeidet. Det orienteres i handlingsplanen om fremdriften i arbeidet.»

Byrådet har tatt initiativ til samarbeid med andre norske og nordeuropeiske anløpshavner for cruiseskip med sikte på å stille felles krav om landstrøm og andre miljøtiltak.

Bransjen gir inntrykk av ønske om at det skal tas miljømessige grep, men det er ulikt syn på hvilken teknologi som er fremtidens miljøløsning for cruisetrafikk. Cruisebransjen er i vekst. Det er bestilt flere nye cruiseskip de siste årene som drives på flytende naturgass LNG (Liquifield Natural Gas) som per i dag representerer det mest aktuelle alternative drivstoffet for store cruiseskip med lange seilaser.

Nærmere om byrådets arbeid for felles miljøkrav for cruise i norske havner

Representanter for de større cruisehavnene i Norge, havneiere, Sjøfartsdirektoratet og øvrige aktører i bransjen, ble invitert til møte i Oslo Rådhus i august 2017. Formålet med møte var i fellesskap å kunne legge miljøføringer på cruiseskip som anløpet norske havner. Det ble uttrykt ønske om å arbeide videre i denne gruppen og initiativet ble videreført med møte i regi av Stavanger kommune i november 2017. Det ble her avtalt at det er hensiktsmessig at arbeidet i første omgang videreføres ved politikere fra områder med stor cruisetrafikk. Politikere fra de 14 største cruisedestinasjonene ble invitert til Oslo i april 2018. Det ble enighet om at det etter dette møte, arbeides videre med fire punkter: 1. Formulering av felles ståsted, 2. Henvendelse til statlige myndigheter, 3. Henvendelser til havner og styresmakter internasjonalt og 4. Kontakt med næringen. Det arbeides nå sammen for i større grad å stille felles miljøkrav og forventninger. Det er Oslo kommune ved nærings- og eierskapsbyråden som leder dette arbeidet.

Nærmere om byrådets arbeid og intensjoner for felles miljøkrav for cruise i nordeuropeiske havner

I tillegg til initiativet til nasjonalt samarbeid, er det opprettet dialog med havnen i Hamburg som har hatt det eneste landstrømsanlegget for cruise i Europa. Kost-nytte verdien, også i et miljøperspektiv, av landstrømsanlegget i Hamburg har vært noe omdiskutert. Foreløpig er det kun ett skip som benytter dette anlegget. For å få flere skip til å installere landstrømsutstyr ombord bør flere havner gå sammen om å sette felles forventninger til miljøtiltak og landstrøm spesielt.

Byrådsavdeling for næring og eierskap, avholdt i september 2017 møte med CLIA, Cruise Lines International Association for å tydeliggjøre Oslos miljøambisjoner også for cruisetrafikken og for å få informasjon fra bransjen. Det har videre vært kontakt mellom

byrådet og flere av de store cruiserederiene. Byrådet oppfatter at det er ønske fra bransjen om å bidra til det grønne skiftet, samtidig som det bes om forutberegnelighet og dialog.

Videre er det opprettet dialog med Green Cruise Port. Green Cruise Port er et prosjekt som en del av EU Interreg Baltic Sea Region Program 2014-2020 og dekker alle landene i Østersjøen og nabolandene i Nordsjøen. Det jobbes for en bærekraftig og fremtidsrettet utvikling for cruise i havneområdene. Det er 20 medlemmer i Green Cruise Port Project. Medlemmene består av havner, Cruise Lines, et maritimt forskningsinstitutt og offentlige myndigheter.

Byrådet har således tatt kontakt med norske og nordeuropeiske cruisehavner med sikte på felles krav om landstrøm og andre miljøtiltak. Byrådet ønsker å drive dette arbeidet videre.

Vedtaks punkt 6. «Oslo kommune har som målsetting at driften på Nesoddsambandet skjer med nullutslippsteknologi. Byrådet bes blant annet føre en dialog med Norled, som er eksisterende leverandør, for å avklare hva som skal til for at fergene kan gå over til nullutslippsteknologi. Byrådet må samtidig avklare hva det reelle handlingsrommet er innenfor regelverket for offentlige anskaffelser. Det bes om at bystyret orienteres om resultatet av dette arbeidet innen utgangen av 1. kvartal 2017.»

Nesoddsambandet inngår i kollektivtilbudet i regi av Ruter, og er i likhet med busstilbudet konkurranseutsatt. Sambandet består av to ulike linjer, linje B10 Aker brygge-Nesoddtangen og B11 Nesoddtangen-Lysaker. Ruter har i dag en kontrakt med operatørselskapet Norled fram til 2024, men med mulighet for ytterligere ti års drift dersom de to femårige opsjonene utløses.

Byråden for miljø og samferdsel har i samråd med Akershus fylkeskommune bedt Ruter om å utarbeide en rapport som redegjør for handlingsrom, utfordringer og konsekvenser av overgang til nullutslippsteknologi for Nesoddsambandet. Byråden for miljø og samferdsel orienterte komiteen om status for dette arbeidet i notat av 69/2017 og 267/2017.

Ruter presenterte i juni 2017 en rapport som viste at det vil være mulig å innføre nullutslippsteknologi på Nesoddbåtene, dvs. linje B10 mellom Aker brygge og Nesoddtangen, innenfor gjeldende kontrakt. Ruter viste i rapporten til at det innenfor gjeldende kontrakt kun ville være mulig å innføre lavutslippsløsninger som biodiesel, på båtene som betjener Nesoddtangen-Lysaker (linje B11). Norled arbeider imidlertid og med et forslag til utslippsfri hurtigbåt som er tenkt satt inn mellom Nesodden-Lysaker. Når forslaget fra Norled foreligger, vil Ruter ta stilling til hva handlingsrommet er innenfor regelverket for offentlige anskaffelser, dvs. om et slikt fartøy kan settes i drift innenfor eksisterende kontrakt gjennom en endringsordre, eller om en slik endring er å anse som vesentlig og dermed ikke kan realiseres før en ny kontrakt utlyses.

Hovedutfordringen ved å realisere overgang til nullutslippsteknologi som batterielektrisk drift, knytter seg i all hovedsak til etablering og plassering av nødvendig nettstasjon og landbasert ladeinfrastruktur. Byråden for miljø og samferdsel har i samråd med Akershus fylkeskommune i leveranseavtalen for 2018 bedt Ruter om å tilrettelegge for snarest mulig å realisere en elektrifisering av båtsambandet Nesoddtangen-Aker brygge. Ruter er videre bedt om å utrede og kostnadsberegne alternative løsninger og plasseringer av nettstasjon og landbasert infrastruktur for lading. Utredningen må foretas i dialog med grunneier og nærliggende aktører, Plan- og bygningsetaten, leverandører av nettinfrastruktur og øvrige berørte aktører. På bakgrunn av dette vil det tidligst være mulig med overgang til nullutslippsteknologi i 2019 eller 2020.

Vedtaks punkt 7. «Byrådet bes gjennomføre nytt anbud som stiller krav om nullutslipp når eksisterende kontrakt for fergene som betjener øyene i indre Oslofjord går ut i 2018.»

Dagens øybåttjeneste inngår i kollektivtilbudet i regi av Ruter, og driftes i dag av Oslo-Fergene AS. Nåværende kontrakt for båtjenesten utløp ved utgangen av februar 2018, men har ytterligere tre års forlengelsesopsjon. Ruter vil utlyse nytt anbud i 2018. Anskaffelse av båtjenester tar imidlertid totalt fire år fra arbeidet med forberedelser starter til ny kontrakt tre i kraft, inkludert 1,5-2 år med bygging av fergene. Ruter har derfor vært nødt til å ta ut forlengelsesopsjoner på inneværende kontrakt siden ny kontrakt tidligst kan tre i kraft 01.03.2021.

Etter bestilling fra byråden for miljø og samferdsel har Ruter utredet mulighet for og konsekvenser av krav om nullutslippsteknologi ved utlysning av ny kontrakt for øybåtene. Ruter presenterte i juni 2017 en rapport som viste at det er mulig å innføre batterielektrisk drift av øybåtsambandet under forutsetning av at ruteplanen endres for å gi tid til lading på Rådhusbrygge 4. Det er også en forutsetning at fartøyene som skal betjene sambandet får dispensasjon fra Oslo Havns krav til lengde og bredde og fartsbegrensninger i indre Oslofjord. Oslo Havn har på dialogkonferanse høsten 2016 gitt signal om at større båter ville kunne betjene sambandet i fremtiden. Ruter vurderer dermed at framtidige tilbydere vil ha større handlingsrom til å komme opp med gode og effektive løsninger for båtdesign. På bakgrunn av dette har byråden for miljø og samferdsel i leveranseavtalen mellom Ruter og Oslo kommune for 2018 bedt Ruter om å forberede grunnlaget for en raskest mulig overgang til utslippsfri drift av øybåtene. I likhet med Nesoddbåtene vil etablering av ladeinfrastruktur være en nødvendig forutsetning for overgang til batterielektrisk drift på øybåtene.

Vedtaks punkt 8. «Byrådet bes legge fram for bystyret resultatene av utredningen av pilotprosjektet for utslippsfri transport i indre Oslofjord så snart de foreligger. Byrådet bes arbeide for etableringen av et slikt pilotprosjekt.»

Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel har fått oversendt rapporten 'Utslippsfri båtrote i Oslofjorden – Forprosjekt'. Oppdragsgiver for prosjektet har vært Buskerud fylkeskommune, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, og er utført av HR Prosjekt.

Rapporten redegjør for mulighetene for realisering av hurtigbåt med nullutslippsdrift i indre Oslofjord som erstatning for dagens båter. Byråden for miljø og samferdsel orienterte komiteen om rapporten i notat av 250/2017.

I leveranseavtalen for 2018 er Ruter bedt om å bistå i arbeidet med å følge opp teknologiforprosjektet, inkludert vurdere prosjektrapporten og å bidra med innspill til videre oppfølging.

Ruter har ambisjon om utslippsfri kollektivtransport innen utgangen av 2028 og utslippsfrie båter innen utgangen av 2024, under forutsetning av at hensiktsmessige teknologiske løsninger for hurtigbåtene er kommersielt tilgjengelig. I det videre arbeidet med å realisere denne ambisjonen vil Ruter derfor følge den teknologiske og kommersielle utviklingen tett for å være i stand til å forberede et konkurransegrunnlag som resulterer i det best tilgjengelige alternativet.

Ruter som innkjøper bør stille krav til utslipp, energieffektivitet og for øvrig sette funksjons- og kvalitetskrav til kollektivtrafikkjenesten som anskaffes framfor å legge føringer for energibærer og teknologi. Ruters strategi er derfor å ha en teknologinøytral tilnærming i utlysning av konkurranser om hurtigbåttjenester da markedsaktørene har best forutsetning for å finne de mest optimale og kostnadseffektive løsningene for å løse tjenesteoppdraget som er utlyst.

Dagens kontrakter for hurtigbåttilbudet består av linje B11 Nesodden-Lysaker, linje B20 Aker brygge-Slemmestad/Vollen og B21-B22 Aker brygge-Slemmestad/Drøbak (kun sommerruter). Kontrakten for linje B11, B21 og B22 utløper ved utgangen av juni 2024, mens kontrakten for linje B20 utløper juni 2019. Ruter beregner en tidsramme på rundt fem år for å gjennomføre en innovativ anskaffelse av båtjenester der nye fartøy med lite utprøvd teknologi skal bygges. Ruter vil derfor utløse forlengelsesopsjon for inneværende kontrakt for linje B20.

Det finnes flere eksisterende nullutslippsinitiativ Ruter kan høste erfaringer fra. Sør-Trøndelag (nå Trøndelag) fylkeskommune, utlyste i desember 2017 en utviklingskontrakt for å få frem et konsept for en utslippsfri hurtigbåt i 2022 som skal kunne trafikere sambandet Trondheim-Brekstad-Kristiansund. Trøndelag fylkeskommune ønsker å inkludere andre fylkeskommuner i dette arbeidet, og så langt er 11 fylkeskommuner partnere i prosjektet. For å følge opp teknologiprojektet, har Ruter foreslått å delta som partner i dette prosjektet på vegne av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, framfor å igangsette en pilot gjennom egen utviklingskontrakt for utslippsfri hurtigbåt for linje B20. Deltakelse i Trøndelags utviklingskontrakt vil gi Ruter verdifull innsikt som selskapet kan trekke veksler på for å forberede en konkurranse om anskaffelse av en utslippsfri hurtigbåt som kan settes i rute på Oslofjorden i 2024.

Vedtaks punkt 9. «Oslo kommune melder seg inn i programmet «Grønn kystfart».

Nærmere om Grønt Kystfartsprogram

Grønt Kystfartsprogram er et partnerskapsprogram mellom det private og det offentlige. Programmets mål er å være et effektivt virkemiddel for iverksetting av regjeringens maritime- og havnestrategi. Programvisjonen er at Norge skal etablere verdens mest effektive og miljøvennlige kystfart drevet helt eller delvis med batterier, LNG eller andre miljøvennlige drivstoff. Det gjennomføres studier og pilotering for å fremme innfasing av null- og lavutslipp i kystfarten.

Første fase startet i 2015 og varte til mars 2016. Det var mål om å identifisere utslippene av klima- og helsefarlige miljøgasser samt potensialet for utslippsreduksjoner, næringseffekter og eksport. Det ble gjennomført to studier og fem pilotprosjekter. Primærfokuset var skipstekniske løsninger og vurdering av potensiale for batteri- og gassbasert transport i Norge. Dette førte blant annet til at barrierer mot det grønne skiftet i fergesektoren ble identifisert og løsninger foreslått.

I annen fase som startet i juni 2016, med oppstart av fem pilotprosjekter og mer enn 30 deltagende aktører fra private og offentlige virksomheter. Målet for denne fasen er å definere veien fremover og analysere bedrifts- og samfunnsøkonomiske konsekvenser av tiltak. Det er utarbeidet et veikart med løsninger og forslagene tas videre i regjeringens strategi for grønn konkurransekraft. Drivstoffskiftet er løftet til regjeringnivå, konkurransedyktig og forutsigbar strømpris er på politisk agenda og det er etablert som et formelt prosjekt for å fremme FNs bærekraftsmål.

Tredje fase ble igangsatt i 2018. Her er målet å fjerne barrierer mot grønne løsninger. I tillegg skal det utvikles detaljerte implementeringsplaner. Fokuset vil være på lasteskip, hurtigbåter/ferger, fiskefartøy, tjenester for havbruksnæringen for oljeselskapene. Samt å flytte last fra vei til sjø. Det planlegges oppstart av ti nye piloter.

Fjerde og avsluttende fase som løper fra 2020 er under planlegging. Da skal implementeringsplanene fra fase tre iverksettes og løsningen eskaleres slik at kystfarten blir merkbart mer miljøvennlig og utslippene kuttes.

Deltakelse i Grønt Kystfartsprogram skal bidra til at en lærer fra andre i verdikjeden, realiserer økonomisk vekst, oppnår kostnadsbesparelser og konkurransefortrinn, får vurdert endrede markedsforhold, identifiserer nye forretningsmuligheter, påvirker fremtidige regulatoriske, finansielle innkjøpspolitiske virkemidler og insentiver, bidrar til å flytte gods fra vei til sjø og er med på å ta en lederposisjon innen grønn kystfart.

Status for Oslo kommunes deltagelse i Grønt Kystfartsprogram

Oslo kommune er meldt inn. Oslo Havn KF og Klimaetaten deltar. Tilbakemeldingene fra deltakerne er positive. Tiltak som vurderes gjennomført i Oslo, kan søkes inn som en pilot som del av Grønn Kystfartsprogram.

Oslo kommune har bidratt med 100 000 kroner til fase to i dette arbeidet. Det er igangsatt et arbeid med fase tre i januar 2018 beregnet å vare i halvannet år. Kostnaden til fase tre er 100 000 kroner.

Vedtaks punkt 10. «Byrådet bes ved første anledning sikre en betydelig større differensiering av havneavgiftene i Oslo for ytterligere å stimulere til utslippsfrie løsninger.»

Oslo Havn var den første havnen i Europa som innførte miljørabatter. Dette har vært praktisert i mer enn ti år. Begrunnelsen for miljøincentiver i brukerbetalingen, har vært prinsippet om at forurenser skal betale. Rabattene har vært reelle også i forhold til prisstigningen. Rabattene skal bidra til at det blir mer attraktivt å benytte sjøtransport som er mer miljøvennlig enn landstransport.

I siste kvartal 2016 besluttet Oslo Havn å øke miljørabattene ytterligere. Havnestyret vedtok i møte 17.11.2016 sak 29/16 at miljørabatten skulle øke fra 40 prosent til 50 prosent fra og med 2017.

Oslo Havn utreder nå mulighetene for å innføre et gebyr for ferger som ikke tar i bruk landstrømanlegget som etableres for utenriksfergene i løpet av sommeren 2018.

I tillegg besluttet Oslos havnestyre 18.01.2018 sak 3/18, som første norske havn at det skal gis en egen rabatt for last som kommer fra Europa. Dette som et insentiv for å flytte frakt fra vei til sjø. Fra 2019 vil det gis rabatt for hver container som kommer fra Europa og for gods som kommer til Oslo fra Europa med utenriksfergene. Det er således jobbet aktivt med miljørabatter og insentiver i Oslo Havn. Prisene holdes generelt bevisst på et moderat nivå. 2019 blir tredje år på rad der havneavgiftene i Oslo øker mindre enn konsumprisindeksen. Byrådet mener det er viktig at prissettingen gir insentiver til økt transport på sjø.

Internasjonalt har Environmental Ship Indeks (ESI) systemer for miljørabatter i skipsfarten. Nasjonalt pågår utarbeidelse av et system som i første omgang retter seg mot cruiseskip Environmental Port Indeks (EPI). Byrådet har videre opprettet dialog med Kystverket som innkrever en ikke ubetydelig andel fra trafikken som kommer sjøveien til Oslo. Oslo Havn opplyser at prisnivået i Oslo ligger på et lavere nivå enn det som gjelder for andre havner i Østlandsområdet. Oslo Havn innkrever ikke anløpsavgift.

Nærmere om de enkelte komponenter den samlede havneavgift som skip som besøker Oslo, består av

Kostnaden for skip ved å besøke Oslo er sammensatt av ulike komponenter. For å få oversikt over hva den samlede kostnaden består av og handlingsrommet Oslo Havn har, er det hensiktsmessig med en noe mer detaljert omtale.

International Maritime Organisation (IMO) er FNs sjøfartsorganisasjon. Miljøkravene som skipstrafikken skal overholde iht IMO, er fastsatt i konvensjonen MARPOL. Gjennom

MARPOL er det blant annet krav til drivstofftyper. De skipene som trafikkerer Oslo, er innenfor et område hvor det er spesielle krav til luftutslipp. I et MARPOL-direktiv kalt SECA-direktivet, pålegges bruk av drivstoff med minimalt svovelinhold eller alternativt rensutstyr for eksosgassene.

Vederlaget beregnes i stor grad ut fra skipets størrelse og lasteevne, ikke på grunnlag av hvor mye last skipet faktisk frakter.

Oslo Havn innkrever:

- Kaivederlag utgjør størstedelen av beløpet skipene betaler til havnen ved anløp og beregnes per døgn etter fartøyets bruttotonnasje. Det gis rabatt for skip som går i fast rute, skip som anløper ofte eller utenfor sesong og skip med lave utslipp. Miljørabatten gis kun til skip som er registrert i ESI. For skip med en totalscore på 50 eller mer på fastsatt indeks i ESI, settes satsene ned med 50 prosent. Miljørabatten kan kombineres med rabatt for skip i rute eller annen rabatt. Maksimalt kan samlet rabatt ikke overstige 62 prosent.
- Kaileie - som er betaling for bruk av offentlig kai og beregnes etter fartøyets største lengde i meter.
- Sjøvederlag - som er betaling for bruk av Oslo Havns maritime infrastruktur og beregnes etter bruttotonnasje.
- Avfallsgebyr - Alle skip som anløper offentlig kai, må betale avfallsgebyr uavhengig av om det faktisk leveres avfall. Ved cruiseskipsanløp, betales en sum per person. Andre fartøy betaler avfallsgebyr per bruttotonn. Cruiseskip som leverer søppel kildesortert i minst tre resirkulerbare fraksjoner får nedsatt avfallsgebyr med 40 prosent. Oslo Havn KF har en avtale med renovatør som mottar oljeavfall, lasterester og kloakk. Alt av ordinært avfall er inkludert i prisen, betaling utover dette innkreves av avfallsfirmaet.
- I tillegg innkrever Oslo Havn vare- og passasjervederlag, vederlag for salg av vann, inntekter fra utleie av containerterminalen, kraner, arealer, lokaler, utstyr og parkeringsplasser, bruk av havneområdet til sjøuavhengig trafikk og diverse tjenester.

Staten ved Kystverket innkrever en vesentlig del av kostnadene for fartøy som besøker Oslo, for flere segmenter langt mer enn det som betales til Oslo Havn KF.

Skip som anløper Oslo Havn, betaler sikkerhetsavgift til staten for drift av sjø sikkerhetssentral Oslofjorden. Videre betales losberedskapsavgift og losavgift. Kystverket har opplyst til Oslo kommune, at avgiftssystemet er utformet slik at det støtter opp om nærskipsfarten, det vil si mindre skip og skip i fast rute. Det er miljøincentiver også i det statlige avgiftssystemet. Oslo Havn har påpekt at de statlige miljøincentivene spesielt er innrettet mot lasteskip og skip i fast rute og ikke cruiseskip som ikke skal være en del av målgruppen for den nasjonale transportpolitikken.

Nærmere om miljøparametre som kan benyttes for differensiering av havneavgifter

Oslo Havn KF er med i arbeidet med utvikling av EPI. Dette er opprinnelig et norsk initiativ fra Bergen og Omland havnevesen og gjelder cruiseskip. Flere norske cruisehavner deltar i dette arbeidet, der det er mål om at skipenes miljøpåvirkning i havnene beregnes og at avgiftsnivået kobles opp mot dette. Både skipets miljøforutsetninger ut fra sin konstruksjon og selve driften av skipet i havn er parametre her. EPI er i 2018 etablert som en pilot i regi av Grønt Kystfartsprogram, for at denne rabatten skal bli effektiv er det fra havnenes side

presisert at det er ønskelig at en slik miljøscore for skip i norske farvann administreres av nasjonale myndigheter fremfor at dette skal administreres av hver enkelt havn.

3. Lover og regelverk, tidligere vedtak

Klima- og energistrategi for Oslo med tilleggssak

Bystyret vedtok sak 194/2016, Klima- og energistrategi for Oslo, med tilleggssak til Klima- og energistrategi for Oslo sak 195/2016. Tilleggssaken gjelder fremskyndelse av klimamålene til 95 prosent utslippsreduksjon innen 2030 sammenlignet med 1990 og beskriver endringer i strategien for å nå dette målet.

Strategien inneholder 16 satsninger innen tre hovedområder: 1. Byutvikling og transport, 2. Energi- og ressursutnyttelse og 3. Oslo kommunes klimaledelse. I følge satsningsområde åtte, skal landstrøm og andre miljøtiltak redusere utslippene for havneaktiviteten i Oslo med minst 50 prosent innen 2030.

Revidert handlingsplan for bedre luftkvalitet i Oslo 2018-2020

Bystyret vedtok, sak 42/2018 Revidert handlingsplan for bedre luftkvalitet i Oslo 2018-2020. Handlingsplanen omhandler hvordan grenseverdiene for nitrogendioksid (NO₂) kan overholdes med foreslåtte tiltak, i henhold til forskrift 01.06.2004 nr. 931, om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften). Tiltak 11 til 17 i handlingsplan for bedre luftkvalitet omhandler utslippsreduksjon fra Oslo havn, tiltakene i vedlagte handlingsplan for nullutslippshavn vurderes å være i tråd med vedtatte tiltak for luftkvalitet.

Oslo Havn KFs klimastrategi

Oslo Havn utarbeidet i 2017 sin egen klimastrategi, vedtatt av Oslo Havnestyre. Oslo Havn KF har som oppgave å holde oppsyn med trafikk i kommunens sjøområde, forvalte og drifte havnens eiendommer og innretninger på land. Av Oslo Havns klimastrategi fremgår det at å overføre mer transport fra vei til sjø, samtidig med tilrettelegging for nullutslippsløsninger i havna, vil være Oslo Havn KFs viktigste bidrag til klimareduksjon og prioritet fremover.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Gjennomføring av tiltak i vedlagte handlingsplan for at alle skip som anløper Oslo havn på sikt benytter nullutslippsteknologi ved kai, samt ved inn- og utseiling, medfører kostnader. Skipene eies i det vesentlige ikke av Oslo kommune, en stor andel av målene vil kreve kostnader fra havnens brukere. Det grønne skifte i havnevirksomheten vil imidlertid kreve til dels kostbare installasjoner også på land, blant annet til energibase for fartøyene og annen tilrettelegging. Samtidig pågår innovasjonsutviklingen hurtig. Byrådet anser at aktørene selv best vurderer teknisk handlingsrom for måloppnåelsen samtidig som de eksisterende støtteordningene i større grad støtter tiltak som kan drives frem, fremfor eksplisitte tiltak som allerede er besluttet gjennomført.

Utover dette anslås Oslo kommune medlemskap i Grønn kystfart å medføre en kostnad for Oslo kommune på fra ca. 100 000 kroner per år. Medlemsavgiften for fase tre som utgjør til sammen 100 000 kroner for halvannet år, dekkes av bykassen. I tillegg kommer kostnader til deltagelse ved gjennomføring av piloter som en del av arbeidet.

Oslo Havn KF bekoster i 2018 ca. halvparten av landstrømsanlegget til utenriksfergene på Utstikker II, Enova støtter anlegget med 7,8 mill.

Arbeidet med å gjøre driften i Oslo Havn KF utslippsfri vil kreve økonomiske ressurser fra havnens side og fra havnens kunder.

Gjennomføring av større tiltak på land knyttet til miljøtiltak for cruiseskip, vil kunne kreve investeringer på mer enn 100 mill. fra havnekassen.

Differensiering av havneavgift vil gi lavere trafikkinntekter til Oslo Havn KF.
Det er foreslått rullering av handlingsplanen med oppstart i 2020 og ferdigstilling i 2021.
Dette vil kreve saksbehandlerkapasitet i byrådsavdelingene, i Oslo Havn KF og Klimaetaten.

5. Vedtakskompetanse

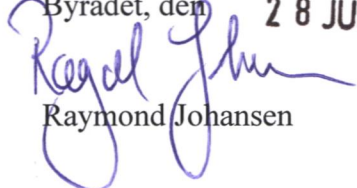
Denne byrådssak og vedlagte handlingsplan sendes bystyret slik bystyret vedtok 28.09.2016 sak 260.


Av vedtekter for Oslo Havn KF, vedtatt av Oslo bystyre 08.05.2012 § 5, fremgår det at «Byrådet er innstillende myndighet i alle foretakets saker som går til bystyret og har ansvar for at bystyrets vedtak blir gjennomført. Oslo Havn KFs innstilling med vedtak skal følge saken som vedlegg. Dersom byrådet legger vekt på nye faktiske opplysninger som ikke har vært vurdert av Oslo Havn KF, sendes saken tilbake til Oslo Havn KF for ny behandling».

Byrådets innstilling og vedlagt handlingsplan har vært behandlet i havnestyret 03.05.2018, havnestyrets innstilling med vedtak ligger vedlagt.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. Bystyret tar saken *Byrådets handlingsplan for Oslo havn som nullutslippshavn* til orientering.
2. Bystyret tar *Handlingsplan Oslo havn som nullutslippshavn* til orientering, slik den fremgår av vedlegg 1.

Byrådet, den 28 JUN 2018

Raymond Johansen


Kjetil Lund

Vedlegg tilgjengelig på Internett:

1. Handlingsplan Oslo havn som nullutslippshavn
2. Havnestyrets vedtak av 03.05.2018
3. Bystyrets vedtak av 28.09.2016 sak 260
4. Notat 89/2017 av 06.11.2017 til samferdsels- og miljøkomiteen

Vedlegg ikke tilgjengelig på Internett: Ingen