



PLAN FOR MILJØ OG
BÆREKRAFT 2022–2026
Vedtatt april 2022



Innledning

Bakgrunn for denne planen er styret og administrasjons arbeid med strategi for selskapet og «Strategisk plan for 2021–2025».

Strategiplanens målsetninger peker blant annet på KNH som et bærekraftig knutepunkt og miljøvennlig drift av kaianlegg og eiendom, noe som legger føringer om en grønn profil for havneselskapet.

Plan for miljø og bærekraft 2022–2026 består av fire deler. Den første sier noe om rammebetingelsene for selskapets miljøarbeid, og hvordan planen er forankret. Del to beskriver selskapets innsats for klima og miljø som vi ser den i dag, og hvordan havna kan ta del i det grønne skiftet. Del tre tar for seg FNs bærekraftsmål sett i lys av KNH. Her har vi valgt ut de vi mener er spesielt relevante for havnedriften. Det handler i hovedsak om innsats for å redusere den miljøbelastning som havnevirksomheten totalt sett medfører. Den fjerde og siste delen omhandler våre innsatsområder og tiltak innenfor miljø og bærekraft.

Dette innbefatter både mer omfattende tiltak som vil kreve betydelige investeringer for selskapet, og mer «lavthengende frukt» som er lette å implementere for medarbeiderne i arbeidshverdagen under mottoet: Ingen kan gjøre alt, men alle kan gjøre noe.

Med planen hører en intern handlingsplan med tiltak, som vil fungere som levende dokument.

Plan for miljø og bærekraft skal revideres annethvert år.

Vedlegg: Tiltaksplan miljø og bærekraft 2022-2023

1. Rammebetingelser og forankring

Kristiansund og Nordmøre Havn IKS (heretter KNH) er et interkommunalt havnesamarbeid på Nordmøre og deler av Trøndelag. Selskapet eies pr. 01.01.2022 av kommunene Kristiansund, Averøy, Gjemnes, Sunndal, Surnadal, Tingvoll, Aure, Smøla, Hitra og Heim.

KNHs samfunnsoppdrag

Selskapets formål og mål er å sørge for rasjonell havnedrift og å ivareta eierkommunenes oppgaver og plikter i samsvar med Havne- og farvannslovens bestemmelser og selskapets vedtekter. Dette gjennom effektiv og miljøvennlig sjøtransport, å føre oppsyn med trafikken i havnedistriktet, og å forvalte havnens eiendommer og innretninger på en bærekraftig, effektiv, trygg, økonomisk og miljømessig god måte.

Selskapets strategiske plan 2021–2025 peker på at et godt og nødvendig samarbeid med regionens næringsliv og myndigheter lokalt og sentralt, er en forutsetning for måloppnåelse, jf. også bærekraftsmål 17 om samarbeid.

KNHs oppgaver og ansvar

Det interkommunale samarbeidet omfatter ti eierkommuner, hvor KNH drifter og delvis eier drifter flere titalls offentlige og private kaianlegg. I tillegg har KNH ansvar for eierkommunenes sjøområder utenfor hoved- og biled.

Over disse anleggene håndteres årlig opp mot 10 000 anløp og 6–7 millioner tonn gods. Dette gjør KNH til et betydelig transportknutepunkt og et av landets største havnedistrikt. Cruisetrafikken bidrar med opp mot 40 000 gjester til regionen i løpet av et år. Ved siden av havnedrift driver vi også forretningsmessig virksomhet, som utleie av eiendom og salg av ulike tjenester.

Den offentlige havnevirksomheten tilknyttet havneanleggene omfatter i stor grad å legge til rette for skipsanløp og for gjennomføring av godshåndtering som betjener lokale firmaer og kommuner. I tillegg fungerer kaiene tidvis og i økende grad som ligge-/vente- og opplagskaier.

KNH er ansvarlig for avfallsmottak på havneanleggene. Det er utarbeidet en godkjent avfallsplan (jf. [Forurensingsforskriften §20](#)). Avfallsplanen skal sikre at det finnes tilpassede mottaksordninger på land for avfall fra fartøy, og tar utgangspunkt i identifiserte avfallstyper. Gjennom arbeidet med avfallsplanen og tilrettelegging for god avfallshåndtering på land, vil KNH bidra til å redusere marin forurensning og øke gjenvinnings- og gjenbruksgraden på mottatt avfall.

KNH har ingen egen terminalvirksomhet med godshåndtering og lagertjenester. Lagerskurene på Devoldholmen er utleid til private operatører, som er ansvarlig for sin egen virksomhet. Det samme gjelder arealer benyttet til lagringsareal ved kaiene i havnedistriktet.

Det vesentlige andelen av miljøpåvirkningen er følgelig skapt av selve havneaktiviteten, det vil si støy og partikkelutslipp fra skipenes hoved- og hjelpemotorer, laste-/losseoperasjoner og biltrafikk til og fra terminalene. I tillegg kommer forbruk av vann, drivstoff og energi, produksjon av avfall og avløp samt bruk av materialer og kjemikalier som kan føre til utslipp i vann.

Som offentlig havn er vi åpen alle dager i året og har mottakplikt. Mye av aktiviteten i havna kan bidra til støy og lysforurensning. Støy kan komme fra skip som legger til kai eller kjettinger og lemmer som slår ved lasting og lossing. Spesielt må vi være oppmerksomme på aktivitet ved kaier og anlegg nær by og bebyggelse.



Selskapet har ti ansatte som i all vesentlighet kjører til og fra arbeid. Selskapet bilpark (delvis eid og delvis leaset) består av en elektrisk havnebil som er i daglig bruk av havnevakta, en dieseldrevet arbeidsbil som brukes daglig av oppsynsmann samt en dieseldrevet personbil som brukes ca. ukentlig til kjøring til oppdrag, møter mv. I tillegg har selskapet en traktor, en containertruck og tre mindre båter.

Skipstrafikken

Internasjonal skipsfart er ansvarlig for 2–3 prosent av globale klimagassutslipp¹. I dag står transportsektoren, både biler og skip, for 60 prosent av klimagassutslippene i ikke-kvotepiktig sektor i Norge.

Dette vil i korte trekk si at ingen land er ansvarlige for klimautslippene fra den internasjonale skipstrafikken.

FNs sjøfartsorganisasjon IMO har vedtatt å heve ambisjonene for utslippsreduksjon i internasjonal skipsfart. Klimastrategien ble vedtatt i 2018, men det tas sikte på å framlegge en ny klimastrategi i 2023 med en skjerpet strategi for 2030.

I regi av Norges Rederiforbund har norske rederier tatt grep ved å vedta fire ambisiøse mål nedfelt i en egen klimastrategi for sine medlemmer:

1. Norges Rederiforbunds medlemmer skal kutte klimautslippene med 50 prosent per enhet innen 2030 i forhold til 2008.
2. Norges Rederiforbunds medlemmer skal kun bestille skip med nullutslippsteknologi fra 2030.
3. Norges Rederiforbunds medlemmer skal ha en klimanøytral flåte fra 2050.
4. Norges Rederiforbund skal arbeide for et internasjonalt forbud mot drivstoff som ikke er klimanøytralt fra 2050.

Sjøtransport har betydelig lavere utslipp enn veitransport, allerede med dagens skipsteknologi er den 50-70 prosent lavere. I tillegg er det mange andre fordeler med å få gods over på sjø. Blant annet reduseres sjøtransport belastningen, antall ulykker og køen på veinettet, og er med dette et klimabesparende tiltak i seg selv.

Sjøtransporten seiler fram som det miljøvennlige alternativet innen transportløsninger, både for innenriks transport og i samhandel med utlandet.

KNH var med og etablerte Kysthavnalliansen i 2014 og har gjennom sitt engasjement i Hitra kysthavn blant annet vært pådriver for arbeidet med å få gods over fra land til sjø, med fokus på transport av fersk laks fra Midt-Norge til kontinentet.

Samtidig som antall skip i fraktfart på kysten har gått tilbake, har sjømatnæringen hatt en rivende utvikling med oppbygging av en stor flåte av fiskefartøyer, brønnbåter og servicefartøyer.

Både havbruksnæringene og skipsfarten preges av en raskt voksende teknologiutvikling. Skip blir designet med biodrivstoff, vindturbiner eller batteri som fremdriftsmiddel, og autonome skip er nå under utprøving.

KNH som havneselskap har et ansvar i å legge til rette for at skipsfarten kan redusere sin miljøbelastning i tråd med det ambisjonsnivået de selv har bestemt. Skipsfarten er en del av problemet og derfor en del av løsningen.

¹ Fourth IMO GHG Study 2020

Vi tror at klimavennlige skip vil fases inn på et langt tidligere tidspunkt enn hva man tidligere antatt, og nødvendig infrastruktur må være på plass langs kysten når dette skjer.

Cruisetrafikken

Mange ser på cruisenæringen som en miljøversting. Det er riktig at cruisenæringen har et miljøavtrykk som ikke er godt nok slik det er i dag, og derfor har cruiserederienes internasjonale interesseorganisasjon (CLIA) forpliktet sine medlemmer til å kutte CO₂-utslippene med 40 prosent innen 2030. For rederiene krever dette store investeringer i batteripakker og ny teknologi for alternative drivstoff som LNG, marine diesel, biodiesel, brenselceller, ammoniakk og hydrogen.

På nasjonalt nivå har Norge innført trinnvise innskjerpinger av IMO's internasjonale utslippskrav frem mot 2025. Videre er det krav om nullutslipp i verdensarvfjordene innen 2026. Det er foreslått at de samme kravene skal utvides til å gjelde flere norske fjorder for å unngå karbonlekkasje.

De store norske cruisehavnene sliter med forhold som overturisme, synlige utslipp og støy. Enkelte havner har innført restriksjoner på antall skip og passasjerer som kan ankomme samtidig. I Kristiansund er situasjonen litt annerledes. Vi er en forholdsvis liten cruisehavn med relativt sett få anløp, god spredning utover året, og skipene er små eller mellomstore. Det betyr færre folk, færre busser og liten opphopning. I forhold til lokale utslipp vil vinden normalt sett spre og senke konsentrasjoner av klimagasser og svevestøv raskt.

Bærekraftig cruiseturisme handler om mer enn utslipp, det handler om hvordan man kan optimalisere de miljømessige, økonomiske og sosiale effektene. Cruise- og passasjertrafikk har stor betydning for lokal verdiskaping og arbeidsplasser langs hele norskekysten. Havn og destinasjon kan bidra til tilrettelagt infrastruktur og elektrifisering av landbasert transport og aktiviteter. Mange havner har innført differensierte avgifter og premierer skip som seiler miljøvennlig. EPI (Environmental Port Index) er en modell for å beregne miljødifferensierte havneavgifter utfra et konkret skips utslipp i en aktuell havn. Å bruke prismekanismer i stedet for forbud kan være en god løsning for utvikling i ønsket retning.

Kristiansund indre havn er en av få gjenværende byhavner i Norge. Til tross for at skipstrafikken er stor, er det få konflikter relatert til virksomheten. Havna har et godt omdømme blant byens innbyggere, og de fleste anser havnevirksomheten som ett av byens positive kjennetegn, selv om den til tider skaper både støy, lysforurensing og partikkelutslipp.

Forankring av planen

Parisavtalen

Parisavtalen er grunnlaget for norsk klimapolitikk og ble ratifisert av Norge 22.04.2016. Gjennom Parisavtalen har landene satt seg som mål at den globale oppvarmingen skal holdes godt under 2 grader, og helst ikke mer enn 1,5 grader.

Klimaloven

Den 1. januar 2018 trådte den nye [klimaloven](#) i kraft. Klimaloven stadfester Norges forsterkede klimamål for 2030 og klimamålet for 2050. Loven utgjør rammene for norsk klimapolitikk, og skal fremme gjennomføringen av omstillingen til et lavutslippssamfunn, med mål om at utslippene i 2050 reduseres med 90-95 prosent.

KNH som virksomhet er forpliktet til å innrette sin virksomhet i samsvar med lovens bestemmelser for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.

FNs bærekraftsmål

I 2015 ble 2030-agendaen med de 17 bærekraftsmålene vedtatt av alle FNs medlemsland. FNs bærekraftsmål gjelder alle land i hele verden, både rike og fattige. Målene har stor innvirkning på norsk politikk – både i lokalsamfunn, kommuner og nasjonalt.

Selv om mange av målene allerede er oppfylt i Norge, gjenstår mye arbeid også her hjemme. For å stoppe klimaendringene (mål 13), må Norge redusere utslippene sine. Regjeringen la frem en [nasjonal handlingsplan](#) for målene i juni 2021.

KNH bruker et utvalg av bærekraftsmålene som en integrert del av vår strategitenkning for å minimere virksomhetens klimaavtrykk og styrket bærekraft. Dette omhandles nærmere i del 3 av denne planen.

Klimasnu

[Klimasnu](#) er Statsforvalteren i Møre og Romsdal sin tverrfaglige satsing på klimaomstilling. Satsingen skal være en regional pådriver for klimagassreduksjon og klimatilpassing, og blant annet styrke klimakompetansen ute i kommunene og utvikle fylket i en klimavennlig retning.

Bærekraftsfylket Møre og Romsdal

Møre og Romsdal fylkeskommune har tatt en tydelig rolle i å utvikle et bærekraftig samfunn med ambisjon om å gjøre Møre og Romsdal til bærekraftsfylke nummer 1 i Norge. Prosjektet «Bærekraftsfylket Møre og Romsdal» er en del av denne satsingen.

Miljø- og klimaarbeid i kommunene

Våre eierkommuner griper fatt i miljø- og klimautfordringer på hver sine måter. Noen kommuner har egne planverk, noen fører klimabudsjett og klimaregnskap. Gjennom denne planen for miljø og bærekraft og tilhørende tiltaksliste bidrar vi til at eierkommunene kan oppnå sine miljø- og klimamål.

Oppsummering og hovedutfordringer

Havneselskapet har begrenset miljøpåvirkning i seg selv, det er i hovedsak fartøytrafikken og tilknyttet aktivitet som belaster miljøet gjennom utslipp av klimagasser, støy, lys, avfall og forurensing i hav. Vi må likevel ha fokus på å redusere også våre egne utslipp til luft og sjø.

De største miljøutfordringene vi står overfor er:

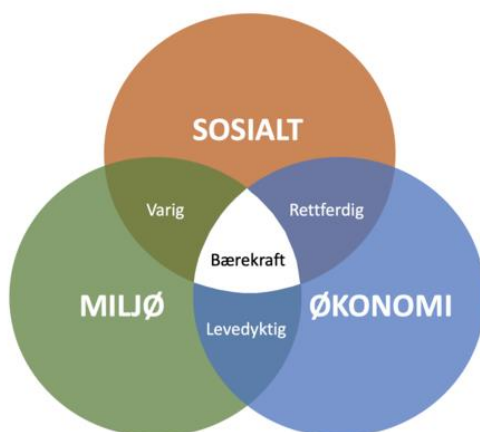
- Klimagassutslipp fra skipsfarten
- Forurensing i hav
- Avfall
- Støy og lysforurensing fra havneaktivitet

2. Havneutvikling i det grønne skiftet – hva og hvordan

Gjennom hele Kristiansunds historie og frem til i dag, har havna vært en bærebjelke i vekst og utvikling. Havnevirkksomheten skaper verdier og ringvirkninger i hele regionen.

Formålet med all havneutvikling er å fremme sjøtransport og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift. For at gods skal finne sjøveien, må næringslivet ha tilgang på effektiv infrastruktur. Vareeierne på sin side stiller krav til mer miljøvennlige skip og at sjøveien brukes også på kortere avstander. Dette gir et behov for trygge havner og god infrastruktur på land.

Å forvalte, drifte og utvikle havneområdene, og tilrettelegge for næringsvirksomhet i tilknytning til våre kaianlegg, er en sentral del av vårt mandat. Med bakgrunn i FNs bærekraftsmål, må bærekraftig havneutviklingen innrette seg etter alle de tre dimensjonene og la disse virke sammen for å oppnå gode løsninger.



Landstrøm

Etablering av muligheter for landstrømstilkobling og lademuligheter ved våre havneanlegg er det området KNH har størst mulighet til å bidra aktivt for å redusere det samlede karbonfootavtrykket.

Selskapet var tidlig ute med arbeid for å få etablert landstrømsanlegg, et arbeid drevet frem av den store offshoretrafikken i indre havn i begynnelsen av 2000-tallet.

En kartlegging i 2012 viste at de fleste offshoreskipene ikke var klargjort for mottak av landstrøm, og at det ikke fantes standardiserte løsninger for enkel til-/frakobling i ulike havner. KNH tok aktivt del i utarbeidelsen av en internasjonal standard for lavspent landstrøm.

I 2017 fikk KNH tilskudd fra ENOVA til å etablere et landstrømsanlegg på Storkaia, en investering på totalt 8,3 millioner kroner. Anlegget stod ferdig i 2018 og har tilkoblingspunkter for fire skip samtidig med en maksbelastning på ca. 800 KVA. I 2018 etablerte KNH også et mindre landstrømsanlegg på Hjelkremkaia og i 2022 ferdigstilles mindre landstrømsanlegg både på Fiskeribasen og Devoldholmen for skip i opplag.

I 2021 startet KNH et prosjekt sammen med aPoint og NEAS for å kartlegge framtidig kraftbehov og utbyggingsmuligheter for landstrøm på samtlige kaianlegg i havnedistriktet. KNH har spilt inn sine behov.

Konklusjonen så langt er at det må tas vesentlige grep for å oppgradere eksisterende infrastruktur, øke kapasiteten og etablere nye anlegg.

I samarbeid med NEK (Norsk Elektrisk Komité) og havbruksnæringen har KNH i 2021 deltatt i en arbeidsgruppe som har utarbeidet et forslag til veileder for landstrøm til havbruksnæringen. Bakgrunnen for arbeidet er at en stor andel av disse servicefartøyene allerede er klargjort for hybriddrift og/eller ren batteridrift, mens det ikke finnes tilkoblingsmuligheter for lading og landstrøm på havnesiden. Valg av standardisert tilkoblingsplugg vil på sikt føre til at det må etableres et ladenettverk for denne type fartøy. For KNH sin del gjelder dette spesielt Vågekaia (Kristiansund) og Vikan havn (Smøla).

Både OECD og FNs bærekraftsmål understreker at havnæringene bør utvikles for å skaffe mat til verdens befolkning. Fiskeri- og sjømathavnene vil stå sentralt i utviklingen av havnæringene i årene som kommer.

Men havneutvikling er mer enn landstrøm. KNH har flere terminaler som kan få en viktig rolle i utviklingen av ny, grønn industri. Det kan for eksempel være produksjon og utskipping av hydrogen og ammoniakk basert på ren vindkraft.



Det grønne skiftet i eierkommunene

I våre eierkommuner finnes det et bredt spekter av bedrifter som ønsker å posisjonere seg for, eller ta ledelse i gjennomføringen av, det grønne skiftet. Dette omfatter blant annet en stor fiskeri- og havbruksnæring, skipsverft, rederier, logistikkelskaper, konsulentselskaper, olje- og gassindustri og en lang rekke underleverandører. Etableringen av Campus Kristiansund vil på sikt føre til at rekrutteringen til og etableringen av høykompetanse bedrifter i regionen vil bedre seg. Dette gir KNH et mulighetsrom i arbeidet med havneutvikling i tråd med behovene i det grønne skiftet.

KNH må bruke sine kaianlegg, sin infrastruktur og sin kompetanse til å legge til rette for at disse bedriftene kan utvikle seg og vokse. Havneutviklingen må tilpasses næringslivets behov, slik at havneanleggene blir en sentral og viktig del av bedriftenes strategi for å nå sine miljømål.

Havvind

I 2020 engasjerte Norsk Industri Norsea til å kartlegge norsk industris bidrag til havvind, konkrete leveransmodeller og mer komplette leverandørkjeder. Arbeidet skulle bidra til å akselerere omstilling

og videreutvikling av den sterke kompetansen i dagens leverandørindustri innenfor olje- og gassnæringen for å gi økt fart inn i grønnere næringer.

I tillegg til baseselskapene deltok KNH og en rekke andre havner i prosjektet. Ett av hovedformålene med prosjektet var å etablere en oversikt over relevante norske verft, havner og byggesteder for havvind. Dette omfattet blant annet kartlegging av havner, verfts- og montasjefasiliteter som inkluderer tyngre produksjonsutstyr, areal, fasiliteter, kaianlegg, transport-muligheter, dokk-kapasitet, bemanning og hovedaktivitet.

I samarbeid med noen av eierkommunene ble det innsendt en liste hvor det ble inntegnet områder som kan være aktuelle for en framtidig havvindnæring. Dette omfatter områder på Smøla, Averøy, Gjemnes, Aure og Kristiansund. I forbindelse med utvelgelsen av arealer ble bl.a. følgende kriterier lagt til grunn:

- Avstand til «stor» flyplass
- Kailengde
- Vandyp ved land / dypvannsted / farled til rom sjø
- Luft-gap
- Areal tilgjengelig på land / i sjø
- Tilgang på elektrisk kraft / vann av god kvalitet / dokk
- Reguleringsplaner / sjøarealplaner – hva er på plass og hva må utvikles?

Sirkulærøkonomi

KNH har siden 2019 deltatt i prosjektet «Kystransport II» sammen med prosjekteier Oslo Havn og Harstad Havn. Prosjektets formål er kort fortalt å utarbeide et sjøkart for sirkulær- og mineraløkonomi.

Prosjektet skal gi en systematisk tilnærming til økt (material)gjenvinning av avfall og bærekraftig deponi- og mineralforvaltning gjennom regionalt tilpassede havner/terminaler og sjøtransport langs kysten og mellom regioner.

EUs avfallsdirektiv vil øke kravet til materialgjenvinning og påvirke verdi- og varkjeder for avfall som ressurs.

Bærekraftig cruiseturisme i Møre og Romsdal

KNH deltar siden høsten 2021 i et samarbeidprosjekt mellom cruisehavnene og destinasjonsselskapet i fylket. Bakteppe er skjerpede miljøkrav for cruisenæringen, og Norges nye reiselivsstrategi med stort fokus på mer lokal verdiskaping og mindre fotavtrykk. Prosjektet har utarbeidet konkrete forslag til nye seilingsplaner, der det legges opp til at cruiseskipene benytter en variert og spennende reiserute *innad* i fylket. Det oppfordres til bærekraftig transport (elbusser mv.), bruk av lokale leverandører og prioritering av aktiviteter og attraksjoner med grønn profil. Korte avstander mellom havnene, muligheter for lav seilingshastighet (som gir mindre utslipp), lang liggetid, spredning av trafikken og kaier nær de største attraksjonene gir turistene mer tid til å oppleve og bedre lokal verdiskaping med lavere utslipp.



Miljøsertifisering – Miljøfyrtårn

Et mulig prosjekt for KNH er miljøsertifisering av selskapet. Miljøsertifisering er en ekstern verifisering av at et selskap følger gitte standarder for oppbygging og oppfølging av sitt miljøstyringssystem.

Miljøfyrtårn er en norsk miljøsertifiseringsordning, som ikke stiller fullt så omfattende krav som den internasjonale standarden ISO 14001 og den europeiske standarden EMAS. For et lite selskap som KNH mener vi at Miljøfyrtårn er den mest aktuelle ordningen å vurdere som en del av selskapets miljøarbeid.

Miljøfyrtårn er et anerkjent verktøy for å gjennomføre effektive og lønnsomme miljøforbedringer innen områder som energibruk, innkjøp, transport, avfallshåndtering og arbeidsmiljø.

I det daglige vil Miljøfyrtårn kunne fungere som en veileder for miljøledelse og et verktøy for å gjennomføre og dokumentere konkrete miljøtiltak, øke bevisstheten rundt selskapets utslipp og miljøpåvirkning. Miljøfyrtårn gir også gode forutsetninger for å bidra til flere av FNs bærekraftsmål.

En sertifisering kan virke positivt på vårt miljøarbeid, styrke vårt omdømme og redusere kostnader.

En gjennomgang av sertifiseringskriterier for havner viser at KNH allerede i dag helt eller gradvis oppfyller en stor del av disse. Det må likevel antas at sertifiseringsløpet (ca. 3 måneder) vil være til dels omfattende og tidkrevende, og kreve en motivert prosjektleder som har tid og lyst til å jobbe godt mellom samlingene.

3. KNH og FNs bærekraftsmål



Vi mener at følgende bærekraftsmål er spesielt relevante for oss i vår havnedrift og deltakelse i ulike prosjekter inneværende periode:

- Mål 7: Ren energi til alle
- Mål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur
- Mål 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn
- Mål 12: Ansvarlig bruk og produksjon
- Mål 13: Stoppe klimaendringene
- Mål 14: Livet i havet

Som fundament for alt bærekraftsarbeid står **mål 17: Samarbeid for å nå målene**

I tillegg vil **mål 3 om god helse** være en viktig forutsetning internt i selskapet for arbeid med og oppnåelse av bærekraftsmålene. Innsatsen med å fremme god helse kobles her til vårt arbeid med helse, miljø og sikkerhet (HMS). Flere av våre medarbeidere møter utfordrende arbeidsforhold med potensiell risiko for alvorlige personskader, for eksempel klemskader, hodeskader, falle i vannet mv., eksponering for farlige stoffer og avfall, mens andre har stor grad av stillesittende arbeid.

Mye av dette håndteres gjennom arbeid med HMS-hjulet i Sticos, herunder lovpålagt kartlegging og risikovurdering av arbeidsmiljøet, og systematisk HMS-arbeid på alle plan i virksomheten gjennom kvartalsvise vernerunder. Avtale med Bedriftshelsetjenesten foreligger. Videre har KNH i tillegg til alle lovpålagte og tariffbestemte personforsikringer utvidet dekning og forsikring mot alvorlig sykdom. Gode forsikringsordninger skal gjøre det enklere å komme raskt tilbake i jobb, sikre ressursene i selskapet og gi den ansatte og dens familie hjelp dersom noe skulle skje. Blant andre velferdstiltak er massasjestol, fersk frukt tilgjengelig på kontoret, tilbud om treningsavtale mv.

Dette er tiltak som kan bidra til bedre helse, redusert sykefravær og sørge for at ansatte yter bedre og lengre på sikt.

Bærekraftsmålene sett i lys av KNH

I arbeidet med FNs bærekraftsmål har vi hatt stor nytte av UN Global Compact Norge (FNs organisasjon for bærekraftig næringsliv), som på sine nettsider på en enkel og forståelig måte setter ord på hvordan næringslivet kan ta ansvar og være en del av løsningen i den felles, globale innsatsen

for en bærekraftig utvikling. Dette har vært til hjelp og inspirasjon i arbeidet med tiltaksplan. Et medlemskap i dette bedriftsnettverket er i seg selv et tiltak som må vurderes, jf. bærekraftsmål 17 om samarbeid for å nå målene.

Mange tiltak berører flere av bærekraftsmålene, og tiltakene i tiltaksplanen (vedlegg X) er derfor nummerert uavhengig av bærekraftsmål. Vi har likevel valgt å synliggjøre hvilket eller hvilke av de 17 bærekraftsmålene som kan relateres til det enkelte tiltak, uten at dette er uttømmende.

FN-sambandet formidler på sine [nettsider](#) mange gode og enkle tiltak for som kan gjøres av den enkelte for å bidra til å nå hvert enkelt av de 17 bærekraftsmålene. Disse er i seg selv ikke en del av tiltaksplanen, men her vil selskapet bidra til oppnåelse i dialog med medarbeiderne, gjennom formidling av kunnskap og informasjon, deling av erfaringer og å utfordre hverandre på bærekraftige holdninger og handlinger.

Her følger en gjennomgang av de mest relevante bærekraftsmålene for KNH og hvordan vi kan bidra til oppnåelse:



Bærekraftsmål 7 handler om at alle mennesker skal ha tilgang til energi. Energien skal være pålitelig, bærekraftig, moderne, og ikke altfor dyr.

For KNH betyr dette at vi skal arbeide for å kunne tilby ren energi på land og ved kai. Vi skal tilrettelegge for at flere av våre havneanlegg kan fungere som energiknutepunkt. En viktig del av dette vil være etablering av landstrøm for fartøy ved flere av våre kaier, men også lademuligheter for biler, lastebiler mv. Det kan også være nye og innovative løsninger hvor lademuligheter innlemmes i flytende kailøsninger.

Bærekraftsmål 7 handler også om fornybar energi, slik som vannkraft, vindkraft og solkraft. For KNH kan et eksempel være å installere solceller på nye og eksisterende bygg.

Bærekraftsmål 9 handler om å legge til rette for en bærekraftig og robust utvikling av infrastrukturen som er grunnleggende for at samfunnet skal fungere, og en forutsetning for vekst og økt produktivitet.

Som havn er vi en viktig del av den maritime infrastrukturen, og fungerer som bindeledd mellom sjøtransport og landbasert produksjon, konsum og transport.

For KNH kan dette bety oppgradering av infrastruktur og bærekraftig omstilling av havnevirksomheten. Her står vårt arbeid med å tilrettelegge for mer gods fra vei til sjø sentralt. Vi må vise vilje til å investere bærekraftig, stille miljøkrav i anskaffelser og ta bærekraftperspektivet med inn i byggeprosjekter og entreprisekontrakter.

Ombruk, og byggematerialer med lang levetid, uten helse- og miljøskadelige stoffer, kan være aktuelle elementer ved ny byggeaktivitet og vedlikehold av eksisterende bygg og havneanlegg. Samtidig kan økt digitalisering bidra til mer bærekraftig drift av bygg og anlegg.





Bærekraftsmål 11 handler om å gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige.

For KNH handler dette for eksempel om å redusere negativ miljøpåvirkning. Her vektlegger vi særlig luftkvalitet, men også avfallshåndtering og restriksjoner eller tiltak for å begrense støy er viktig her. Strømplikt for fartøy i indre havn vurderes fortløpende, også sett i lys av ESI/EPI.

Å gå, sykle eller ta kollektiv transport til/fra jobb, oppdrag og arbeidsrelaterte møter er enkle grep. Andre ting vi kan bidra med er å investere i nærmiljøet ved å bruke lokale butikker, spisesteder og

tjenester, og ikke minst bidra til lokal verdiskaping fra eksempelvis cruiseturisme og mannskap på fartøy. Gjennom arrangementer som Båtens og Havnas dag kan vi i samarbeid med andre lokale og regionale aktører vise frem havnebyens mange muligheter og gi noe tilbake til lokalsamfunnet.

Bærekraftsmål 12 handler om å gjøre mer med mindre ressurser og omhandler alt fra avfall, kildesortering og matsvinn til nye forbruks- og produksjonsmønstre.

For KNH kan dette relateres til investering i landstrøm og annen klimavennlig teknologi. Det handler også om å redusere mengden avfall og øke sorteringsgraden. Det kan være helt enkle tiltak som å utnytte overskuddsmat fra lunsjordningen og unngå unødvendig avfall i form av papirutskrifter og engangsservice.

Sirkulærøkonomi er et annet relevant område som hører under dette målet, og her har KNH allerede engasjert seg i et prosjekt sammen med Oslo Havn.

Gjenvinning av materiale, og hindre forurensning og utslipp er også viktige elementer i ansvarlig forbruk. Å stille miljøkrav i byggeprosjekter skal bidra til reduserte utslipp.



Bærekraftsmål 13 handler om at vi må handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem. Økningen i den globale gjennomsnittstemperaturen må begrenses, klimagassutslippene må kuttes.

Alle bedrifter har et stort ansvar når det kommer til eget CO₂-utslipp. KNH skal derfor iverksette konkrete tiltak for å redusere egne utslipp, samtidig som vi skal legge til rette for at våre brukeres havneaktivitet skjer med lavere klimautslipp.

Økt bruk av helelektriske eller ladbare hybrider når det kommer til kjøretøy, fartøy og maskiner som brukes i den daglige havnedriften er viktige tiltak. Det må lages en plan for elektrifisering av selskapets tjenestebiler og båter.

Unødvendig tomgangskjøring må begrenses, sykkel eller elsykkel kan anskaffes for raske ærender i nærmiljøet.

Her kan alle medarbeidere bidra til reduksjon i klimautslipp gjennom samkjøring til møter og oppdrag, gå, sykle, kjøre elektrisk eller kollektivt til og fra arbeid mv.

Bærekraftsmål 14 handler om å bevare og bruke havet og de marine ressursene på en måte som fremmer bærekraftig utvikling. Livet på jorden er avhengig av havet, og derfor må vi gjøre mer for å beskytte havet.

For KNH betyr dette å bidra til mindre forurensning og forgiftning av havet. God avfallshåndtering i havn er et viktig bidrag til å redusere plast i havet. Vi rydder jevnlig opp fenderdekk og generelt søppel på sjøbunn ved våre kaianlegg, noe som bidrar til mindre mikroplast i sjøen. Et nytt tiltak er å etablere mottak for avløpsvann/septik fra cruiseskip og andre fartøy. Gode mottaksløsninger kan bidra til økt levering.



Bærekraftsmål 17 handler om at nye og sterke partnerskap trengs for å lykkes med bærekraftsmålene. Næringsliv, myndigheter og sivilsamfunn må samarbeide for å oppnå bærekraftig utvikling. Bærekraftsmålene krever at alle tar sin del av ansvaret.

KNH skal påvirke og lytte til kunder, leverandører, leietakere og samarbeidspartnere for å nå våre og eierkommunenes miljømål.

Ved å samarbeide og dele erfaringer med relevante aktører i havnemiljø, næringsliv og kommuner, kan vi være med og bidra til et godt og bærekraftig lokalsamfunn.

Medlemskap i relevante organisasjoner og nettverk er en måte å samarbeide på. Deltakelse i ulike samarbeidsprosjekt likeså. KNH deltar allerede i dag i flere prosjekter som er spesielt relevante for vårt arbeid med miljø og bærekraft. Det er viktig at vi fortsetter å ta en aktiv rolle i eksisterende og nye prosjekt.

4. Overordnet strategi, mål og tiltak

Som offentlig eid havneselskap ligger vårt største ansvar i å tilrettelegge for bærekraftig drift og havnevirksomhet. Investeringer i infrastruktur skal være bærekraftige og fremme sjøtransport. Bærekraftperspektivet må inn i alle beslutninger, ved innkjøp, anskaffelser, byggeprosjekter og utviklingsarbeid. Miljødimensjonen skal prioriteres høyt, men økonomi og samfunn må også ivaretas gjennom å vurdere miljø opp mot effektivitet og innvirkning på våre omgivelser.

Overordnet mål for KNH sitt arbeid innen miljø og bærekraft:

Vi skal bidra til bærekraftig utvikling der sjø møter land.

Basert på de miljømessige utfordringene havna står over, har vi definert følgende mål og innsatsområder:

- Reduksjon i klimagassutslipp i egen virksomhet.
- Reduksjon i utslipp til luft fra all havnerelatert virksomhet.
- Reduksjon i utslipp til sjø.
- Reduksjon i støy fra all havnerelatert virksomhet.
- Ansvarlig forbruk og avfall
- Sikre bærekraftig infrastruktur og investeringer.
- Bidra til mer bærekraftig cruiseturisme.
- Delta i relevante samarbeid og prosjekter.

De viktigste tiltakene for å oppnå dette vil være:

- Etablering av landstrøm for fartøy ved alle våre kaier.
- Etablering av lademuligheter på land ved flere av våre terminaler.
- Etablering av gode mottaksløsninger for kloakk ved flere av våre kaier.
- Elektrifisering av virksomhetens transportmidler og andre kjøretøy (bil, båt, truck mv.)

En komplett tiltaksliste med frister og indikatorer for oppnåelse er vedlagt denne planen.