

Til leder og brukernes representant i styret i Oslo Havn

Oslo, 15. oktober 2018

## **Krav om opprettholdelse driften ved Oslo Havns verksted og båtslipp på Sjursøya**

Oslo Havn ønsker å legge ned sitt verksted og sin slipp på Sjursøya fra 1.1. 2019

Grunnen til dette er at containerterminalen trenger mer areal, noe som er avtafefestet med dagens driver av terminalen, det tyrkiske selskapet Yilport.

Avtalen om utvidelse ble inngått allerede i 2009, men daværende havnestyret godkjente avtalen med forbehold om at utvidelsen ble gjort på en slik måte at driften av slippene ikke skulle bli berørt.

Planlagt utvidelse vil være lettere å gjennomføre hvis deler av slippens areal benyttes, men styret vedtok en løsning der utvidelsen kunne gjennomføres uten at slippdriften måtte opphøre.

Oslo Havn mener også at de ikke lenger har behov for slippene og verkstedet, siden havnedriften nå er helautomatisert og satt bort til ekstern driver.

En nedleggelse vil ha dramatiske konsekvenser for Oslofjordens små og mellomstore passasjerbåter.

For 35 år siden var det ca. 80 ansatte på anlegget, som nå skal legges ned, men etter hvert som havnens eget behov sank, fikk byens øvrige fartøyer tilgang til bruk av slippene og den høye ekspertisen de ansatte der hadde.

I denne perioden økte antallet små passasjerbåter i Oslo fra 15 til over 100.

Byens bedrifter oppdaget plutselig hvor fint det var å ta med kunder og ansatte ut på Oslofjorden. og byens befolkning tok fjorden i bruk på en måte som til da var forbeholdt de med egen båt.

I samme periode startet også transformasjon av havnearealene i alle norske byer.

De fleste skipsverft som lå sentralt i byene ble lagt ned og arealene solgt til utbyggere.

Velstanden i landet førte til økte tomtepriser, med det resultat at ikke bare private verft, men også kommunale slipp og verksteder ble solgt til glede for kommuner med dårlig økonomi.

Konsekvensen er at antallet slipp, der man kan trekke båter opp for vedlikehold, reparasjon og sertifisering er dramatisk redusert i hele landet. Størst har reduksjonen vært i Oslofjorden og på Østlandet, siden eiendomsprisene her er høyest. Ingen slippdrift kan konkurrere med verdien av en strandtomt, og båtslipp må nødvendigvis ligge ved vannet.

Man kan ikke regne med at private grunneiere skal drive slipp i all fremtid hvis de kan selge grunnen til private utbyggere som betaler store summer for arealene. Bør ikke landets kystkommuner da ta ansvar og opprettholde slipp som ligger på kommunal grunn?

Selv om Oslo Havn mener at det ikke er deres oppgave å drive kommersiell slipp for byens lokalbåter, betyr ikke det at man ikke kan søke alternative løsninger for ekstern drift av anlegget.

Det finnes ingen annen slipp i Oslofjorden hvor vi kan vedlikeholde våre to største fartøy, seilskutene Christiania og Helena.

Det finnes kun fire små slipp igjen for byens 70 øvrige passasjerbåter. Tre av slippene er på privat grunn, og vi har ingen garantier for hvor lenge eierne velger å ikke ta ut gevinsten ved å selge til utbyggere.

Kapasiteten på de fire slippene er nå sprengt, til tross for at slippene på Sjursøya har vært fullbooket, og tatt opp 25-30 båter hvert år.

Det finnes fortsatt en stor skipsdokk i Horten, men den er uforholdsmessig kostbar å benytte, og hvis det ligger et fartøy der for langtidsreparasjon med hele bunnen ute, kan ikke dette fartøyet sjøsettes før arbeidene er ferdigstilt, altså etter måneder.

### **Beredskap**

Hvis et fartøy får en skade og må på slipp midt i sommersesongen, er man avhengig av slipper lokalt. Får man ikke reparert, kan de økonomiske konsekvensene være fatale hvis man mister en hel sommersesong.

Dette gjelder også fartøy som er i drift for Ruter #.

Oslo kommune har bedt Ruter planlegge med nye elektriske ferger på øyrutene. Dette vil mulig doble Ruters årlige kostnader fra nåværende 42 millioner kroner.

Hvor skal disse fartøyene tas på land hvis de får en liten skrog- eller propellskade midt i sesongen?

Dagens fartøy vedlikeholdes på operatørens egen slipp på Lindøya.

Tror myndighetene at denne slippene vil bestå hvis dagens operatør ikke vinner anbudskonkurransen?

### **Samfunnsansvar**

Tror myndighetene at slippene på Nærnes i Røyken og i Engelsviken ved Larkollen vil bestå i all fremtid? Tomteprisene er skøyhøye begge steder og dagens regjering har vingeklippet

Fylkesmannens mulighet til innsigelser når de lokale kommuner lar private grunneiere søke omregulering fra næringsdrift til boligformål.

Vi kan ikke i Oslo vente at Røyken og Fredrikstad kommuner skal bevare slippene sine, for at Oslos 70 passasjerbåter skal ha et sted å drive vedlikehold. Vi kan i alle fall ikke vente det hvis Oslo kommune lar Oslo Havn legge ned sitt anlegg på Sjursøya.

Landets myndigheter må ta inn over seg at de har et ansvar for å bevare de lokale slipper som fortsatt er i offentlig eie.

Sjursøya har et stort og godt anlegg, og har hatt en kunnskapsrik stab helt til det siste.

Vi har selv kunnet supplere med vår egen verftsavdeling, som primært består av trebåtbyggere.

Få er klar over at Norges største trebåtvirksomhet de siste 25 år har eksistert 900 meter fra Oslo Rådhus.

Anlegget på Sjursøya har vært påkostet mye de siste år, og trenger fortsatt vedlikehold og miljømessig oppgradering. Kostnadene er iflg. Oslo Havn på ingen måte uoverkommelige, og ikke hovedårsak til ønske om nedleggelse. Årsaken er at Oslo Havn mener det ikke er deres oppgave å drive kommersiell virksomhet.

Ingen er bedre skikket til å drive og vedlikeholde slippene i hht. dagens strenge miljøkrav enn Oslo Havn. Oslo trenger arbeidsplasser og Oslo trenger båtene som gjør byen attraktiv for både turister og egen befolkning. Oslo har alltid vært en av få byer i verden der flere drar på båtsightseeing enn på bussightseeing.

Oslo Havns ønske om nedleggelse må skyldes mangel på kunnskap om den drastiske reduksjon i antall slipper, og hvilke konsekvenser en nedleggelse av slippene på Sjursøya vil få.

Oslofjorden kan ikke være uten en stor slipp.

Hvor skal de 25 båtene som har benyttet slippene drive vedlikehold etter 1. januar?

Hvis en båt ikke kommer på land for årlig sertifisering, mister den passasjersertifikatet, og blir liggende til kai. Mister man en sommersesong er driftsgrunnlaget borte, og fartøyet går ut av drift og siden til hugging.

Vi har sagt i fra om dette siden 2007, da undertegnede var i første deputasjon i Rådhuset om saken. Daværende havnedirektør planla med ny slipp ved Alnas utløp, noe som siden har blitt skrinlagt. Anlegget på Sjursøya har blitt vedlikeholdt og oppgradert og vi har de siste årene fått signaler fra havnen om at anlegget i alle fall foreløpig var sikret.

23. april i år fikk brukerne innkallelse til informasjonsmøte om at slippet skulle nedlegges 1.8. 2018. Altså på tre måneders varsel. Vi fikk utsatt nedleggelsen til 1. januar, slik at vi får sertifisert de to største seilskutene våre for 2019, men hva skal vi gjøre etter det?

Vi finner det kritikkverdig at det ikke er foretatt noe konsekvensanalyse, og at ikke brukerne er tatt med på råd i en sak som får så store og umiddelbare konsekvenser.

Kunnskapen om situasjonen, både i Oslo og nasjonalt, bør også være av høyeste interesse for Riksantikvaren som årlig bevilger 80 millioner kroner til bevaring av verneverdige fartøy.

Hva skal landet med disse, hvis det ikke finnes slipper for å vedlikeholde dem?

Kunnskapen bør også være av interesse for Skipskontrollen hos Sjøfartsdirektoratet, som godkjenner fartøyene ved årlige inspeksjoner og for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

Selv brannbåter, redningsskøyter og politibåter trenger vedlikehold. Små skader kan sette dem ut av spill i måneder hvis de ikke har noe sted å slippsettes.

Avgjørelsen om at Oslofjorden i fremtiden skal være uten slipp er for viktig til at det skal tilligge sittende ledelse og styre i Oslo Havn å avgjøre det. Det bør avgjøres av Oslos politikere etter utredning hos sentrale fagmyndigheter.

Oslos Fjordbyutbygging bør ikke stoppe ved vannkanten, men innlemme fjorden i byen på samme måte som marka er en del av byen. Antallet Oslofolk på fjorden har økt like voldsomt som antallet turister på fjorden.

Vi kan ikke nå risikere at byens båter blir liggende til kai kommende sesong som følge av manglende sertifisering. Vi ber Havnestyret pålegge Oslo Havn å opprettholde driften av slippet inntil byens politikere og offentlige myndigheter har fått kunnskap om konsekvensene av en eventuell nedleggelse.

Jeg har lagt ved info om vår drift, som inneholder en rekke bilder som tydeliggjør vår avhengighet av anlegget på Sjursøya. Det viser blant annet to fartøyers totale renovering i verkstedhallen.

Vi har ytterligere tre seilskuter og 3 sightseeingbåter, som i løpet av de neste år 10 år skal gjennomgå samme totalrenovering. Disse jobben kan ikke settes bort, da det ikke finnes verken anlegg eller ekspertise for gjennomføring.

Frem til 30. oktober skal begge våre store seilskuter på land på Sjursøya. Kunne dere møtt meg der, slik at der fikk se med egne øyne, hvor viktig både anlegget og skutene er for byen vår?

Med vennlig hilsen

Kristian Qvigstad

Norway Yacht Charter AS  
Båtservice Sightseeing AS  
Skibs AS Bygdøfærgerne  
Oslo Seilskuterederi AS  
Båtservice Verksted AS