



Oslo kommune
Oslo Havn KF

Hst- 11/11 2011

Årsberetning 2010

1	STYRETS BERETNING.....	4
1.1	Overordnede målsetninger, prioriteringer og tiltak.....	4
1.2	Forutsetninger for gjennomføring av overordnede planer	6
2	ANSVAR SOMRÅDE.....	6
2.1	Økonomiske forutsetninger.....	6
2.2	Forvaltning og myndighetsutøvelse	6
2.3	Organisasjon/bemannings.....	7
2.4	Prosjektstatus i forhold til overordnede planer og prosjekter	7
3	MÅL OG RESULTATER.....	8
3.1	Formål/hovedmål	8
3.2	Hovedtrekk i aktivitetsutviklingen.....	8
3.3	Gjennomførte omstillings- og effektiviseringstiltak.....	12
4	SAMMENLIGNING AV REGNSKAP OG BUDSJETT	13
4.1	Driftsregnskap 2010	13
4.2	Investeringsregnskap 2010.....	16
4.3	Årsavslutningsdisposisjoner.....	17
4.4	Balanseregnskap.....	18
5	UTKVITTERING AV BYSTYRETS MERKNADER	18
6	SÆRSKILT RAPPORTERING.....	18
6.1	Tiltak for å forbedre service overfor brukere og naboer.....	18
6.2	Saksbehandlingstid.....	20
6.3	Tilgjengelighet for mennesker med funksjonshemming.....	20
6.4	Tiltak i Oslo kommunes folkehelseplan.....	20
6.5	Ytre miljø	20
6.5.1	<i>Miljøsertifisering</i>	20
6.5.2	<i>Klima og energi</i>	21
6.5.2.a	<i>Stasjonær energi.....</i>	21
6.5.2.b	<i>Spesifikt energiforbruk</i>	22
6.5.3	<i>Transport</i>	22
6.5.3.a	<i>CO2-utslipp egen bilpark</i>	22
6.5.3.b	<i>CO2-utslipp innkjøpte transporttjenester</i>	23
6.6	Miljøtiltak.....	23
6.6.1	<i>Oslo skal ha bærekraftig byutvikling.....</i>	23
6.6.2	<i>Banebyen Oslo skal ha et miljøeffektivt transportsystem</i>	23
6.6.3	<i>Oslo skal bevare og styrke sin blågrønne struktur</i>	24
6.6.3.a	<i>Forurensede sedimenter i Oslo havn - Prosjekt Ren Oslofjord.....</i>	25
6.6.4	<i>Miljøbyen Oslo skal feie for egen dør gjennom en miljøeffektiv forvaltning</i>	26
6.6.5	<i>Oslo Havn KF skal samarbeide med byens borgere og næringsliv for et bedre miljø</i> 26	
6.6.6	<i>Oslo skal bidra til å samarbeide for et bedre miljø regionalt, nasjonalt og globalt</i> 26	
6.7	Internkontroll helse, miljø og sikkerhet og tiltak for arbeidsmiljøforbedringer	27
6.8	IA-avtalen.....	28
6.9	Likestillingstiltak.....	29
6.10	Medarbeiderundersøkelse.....	30
6.11	Økonomisk/administrativ tilsyn og kontroll.....	31
6.11.1	<i>Interne kontrollaktiviteter.....</i>	31
6.11.2	<i>Varslingsordningen</i>	31
6.11.3	<i>Merknader fra kommunerevisjonen og kontrollutvalget</i>	31
	FORVALTNINGSREVISJON PROSJEKT REN OSLOFJORD.....	31
6.12	Anskaffelser.....	31
6.13	Forvaltning av kunstverk i Oslo kommunes virksomheter.....	33
6.14	Rekruttering av lærlinger.....	33

6.15	Oppfølging av anmerkninger fra Helse- og sosialombudet.....	33
6.16	Terminering av kontrakter på Sjursøya oljehavn	33
6.17	Avståelse av grunn.....	33
6.18	HAV Eiendom AS	34
6.19	Rettssaker.....	35
6.20	Internasjonalt samarbeid.....	35
6.21	Tilskudd fra havnekassen	35
6.22	Andre spørsmål fra byrådet/bystyret	36
7	VEDLEGG	37

1 STYRETS BERETNING

1.1 Overordnede målsetninger, prioriteringer og tiltak

I gjeldende "Nasjonal transportplan 2010 – 2019," St. meld. 16 (2008-2009) er begrepet "nasjonalhavn" erstattet med stamnetthavn. I Oslo er Sydhavna, Hjortnesterminalen og Vippetangen definert som 3 stamnetthavner som inngår i de 31 stamnetthavner i Norge. Disse stamnetthavnene er knyttet opp mot hovedledene som går fra Svinesund og opp mot grensen til Russland. Veitilknytningene til stamnetthavnene skal være riksveier, og farledsprosjekter inn mot stamnetthavnene vil være prioritert.

Ny havne- og farvannslov er gjort gjeldende fra 01.01.2010. I lovens § 46 er hjemlet at departementet definerer såkalte utpekte havner. Dette er havner som er viktige regionalt og/eller nasjonalt. Slike havner er omfattet av særlig adgang til å fastsette statlige forskrifter. De utpekte havnene er Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Tromsø. De fire første er i NTP omtalt som særlige intermodale knutepunkter for gods- og passasjertrafikk til og fra Norge. En statlig overordnet målsetting er dermed at Oslo havn skal være en av Norges hovedhavner.

Oslo kommune har fattet vedtak om at de tunge godshavnfunksjonene skal effektiviseres og lokaliseres til Sydhavna. Vippetangen og Hjortnes skal være terminaler for utlandsfergene, og passasjertrafikk skal lokaliseres til sentrum og vest. I Bjørvika og på Filipstad skal havneaktivitetene erstattes med annen byutvikling. Etter hvert skal det også komme noe annen byutvikling på Vippetangen. Bystyret vedtok 19.01.2000 det såkalte Fjordbyvedtaket som senere er fulgt opp av følgende vedtak for havna:

Bystyrets vedtak	27.05.2003	Salg av Tjuvholmen basert på "Utsyn"
Bystyrets vedtak	18.06.2003	Reguleringsplan for ny E18 Bjørvika
Bystyrets vedtak	18.06.2003	Reguleringsplan for Akershusstranda
Bystyrets vedtak	27.08.2003	Lokalisering av utenlandsfergene
Bystyrets vedtak	27.08.2003	Reguleringsplan for Bjørvika
Bystyrets vedtak	26.11.2003	Revidert Strategisk plan Oslo havn
Bystyrets vedtak	26.05.2004	Kommuneplan (2004-2020)
Bystyrets vedtak	22.06.2004	Reguleringsplan Tjuvholmen
Bystyrets vedtak	13.10.2004	Reguleringsplan for containerterminal på Sjursøya
Bystyrets vedtak	16.11.2005	Helhetlig opprydding bunnsedimenter
Bystyrets vedtak	16.11.2005	Reguleringsplan for Malmøykalven
Bystyrets vedtak	27.02.2008	Fjordbyplanen
Bystyrets vedtak	26.08.2009	Reguleringsplan for Sydhavna
Bystyrets vedtak	27.01.2010	Ny atkomst Sydhavna
Bystyrets vedtak	17.02.2010	Reguleringsplan for Alnabruterminalen

Oslo Havn KFs prioriteringer og tiltak fremover i hht dette, er beskrevet i budsjettet for 2011 og økonomiplan for 2011-2013, og er en oppfølging av disse vedtakene.

Utfordringer og fokusområder fremover

Havnestyrets vedtak av 18.09.2000 er den strategiske oppfølgingen av Fjordbyvedtaket av 19.01.2000. Hovedpunktene er at all tung havnevirksomhet samles i Sydhavna og at fraflytting – havneutbygging og byutvikling skjer symmetrisk. Fjordbyplanvedtaket av

27.02.2008 stadfester dette.

26.08.2009 ble reguleringsplanen for Sydhavna vedtatt. Med denne reguleringsplanen er det slått fast at Oslo skal ha en nasjonal havn for godstrafikk i Sydhavna, ved siden av Hjortnes og Vippetangen som også er stamnetthavner. Sydhavna strekker seg fra og med Kongshavn til og med Ormsundterminalen. I 2010 fattet bystyret ytterligere to vedtak som er helt sentrale for at havna skal kunne driftes rasjonelt, og at regionens stadig økende befolkning skal få varer: Ny atkomst Sydhavna og Reguleringsplan for Alnabruterminalen.

Større tiltaksområder:

- Utbygging av Sjursøya containerterminal fase II
- Utbygging av Kongshavn område til buffersone
- Drifte havna på en slik måte at vi kan ta imot godset til den økende befolkningen i Oslo og omegn, og øke andelen gods på kjøll fremfor gods på hjul
- Byutvikle Bjørvika
- Byutvikle Filipstad

Den største usikkerheten for Oslo havn KF fremover er fremdriften på planvedtak på Filipstad og Hjortnes. All virksomhet i havna er basert på symmetrisk utvikling mellom havneutvikling og byutvikling.

Fokus fremover er havnas kunder. Havnestyret er opptatt av at terminalene skal drives mest mulig effektivt. Dette betyr at alle operatører og aktører i Oslo havn må forvalte arealer, skur og veier, jernbane og kraner på en effektiv måte. Likeledes må døgnet utnyttes bedre og havnevirksomheten må drives slik at terminaler utnyttes kontinuerlig når båt er inne.

Oslo Havn KF skal drives mest mulig kostnadseffektivt og prisene må holdes nede. Staten utfordres til å se på organisering og priser slik at ikke sjøtransporten blir unødig dyr og at ikke Oslolast subsidierer andre steder i landet.

Havnestyret har i 2010 hatt følgende sammensetning:

Politisk oppnevnte:	
Karlsen, Bernt Stilluf	Venstre - leder
Ansnes, Erna	Arbeiderpartiet – nestleder fratrådte 10.06.2010
Rieber-Mohn, Libe	Arbeiderpartiet – nestleder tiltrådte 10.06.2010
Ditlev-Simonsen, Per	Høyre
Hanssen, Per Mauritz	Frp
Grette, Lise	SV
Brukerrepresentant	
Knapp, Ole Kristian	NHO Oslo/Akershus
Ansattes representanter:	
Jørgensen, Torild	Tekna
Nøttestad, Jan-Erik	Oslo havnevesens personalforening
Fylkesoppnevnt	
Salvesen, Lars Birger	Akershus fylke – Krf
Statlige representanter uten stemmerett	
Hansen, Sven Arild	Kystverkets observatør til styret

Styrets arbeid; avholdte møter/behandlede saker

Styret har i 2010 avholdt 9 møter og behandlet 78 saker. I 2009 var det 12 møter og 86 saker. Styret hadde en studietur til Göteborg Hamn 15. – 16. september.

Følgende saker har vært spesielt krevende i denne "Fjordbyperioden".:

- Sydhavna – planavklaring og utbygging. Det ble i 2010 undertegnet kontrakt med Statoil.
- Utenlandsfergene - planavklaring
- Byutvikling i Bjørvika og etablering av HAV Eiendom AS
- Byutvikling på Filipstad planavklaring

For alle ansatte i Oslo Havn KF vil 2010 bli stående som årstallet for en ufattelig togulykke med tap av 3 menneskelig ved Sydhavna, ved siden av arbeidet med daglig drift og prosjekter.

1.2 Forutsetninger for gjennomføring av overordnede planer

Et avgjørende moment i havnestyrets vedtatte "Hovedplan for gjennomføringen av Fjordbyen" er at det må være balanse og symmetri mellom fristilling av arealer for byutviklingsformål og nødvendig konsentrasjon og effektivisering av havnevirksomheten. Dette forutsetter at framdriften av det enkelte delprosjekt avpasses etter frigjøringen av økonomiske midler.

Det er en forutsetning i "Hovedplan for gjennomføringen av Fjordbyen" at med det ansvar HAV har for organisering og drift av havnevirksomheten, skal de løpende havneaktiviteter gå sin gang i omstillingsperioden. Det er en krevende utfordring å innpasse den omfattende anleggsvirksomheten i havneområdene i forbindelse med senketunnel og havneomlegging, slik at den daglige havnetrafikken kan gå mest mulig uhindret.

2 ANSVARSOMRÅDE

2.1 Økonomiske forutsetninger

De økonomiske forutsetningene for havnevirksomheten er gitt gjennom havne- og farvannsloven, som bl.a. fastsetter at havnekapitalens midler kun skal benyttes til havnevirksomhet. Havnens brukere betaler for bruk av Oslo Havn KFs kaier og skur m.v. i henhold til priser og forretningsvilkår som fastsettes av Havnestyret. I den nye Havne- og farvannsloven er tidligere bestemmelser om definisjoner og regulering av satser av i form av kostnadsorienterte avgifter for skip og varer borte. Unntatt herfra er at anløpsavgift for skip som en kostnadsorientert avgift som fastsettes som forskrift fortsatt kan benyttes. For øvrig kan Havnestyret nå fritt fastsette priser og forretningsvilkår. Disse blir å fastsette som vederlag og ikke lenger i form av forskrift, med de krav til høring m.m. som gjelder for forskrifter.

Oslo Havn KFs budsjett vedtas av bystyret. Eventuelle endringer gjennom behandlingen i bystyret skal ifølge gjeldende regler forelegges Havnestyret før endelig avgjørelse.

2.2 Forvaltning og myndighetsutøvelse

Oslo Havn KF driver forvaltning og myndighetsutøvelse innen havneområdet i medhold av havne- og farvannsloven.

Oslo Havn KF er et kommunalt foretak med eget styre oppnevnt av Byrådet og sorterer under

sektorområdet Byrådsavdeling for miljø, samferdsel og næring i Oslo kommune. Foretaket har eget styre i henhold til lov. Virksomheten i Oslo havn reguleres av havne- og farvannsloven, forskrift om bruk av og orden i Oslo havnedistrikt, vedtekter for Oslo Havn KF og forskrift om sammensetning av og myndighet for havnestyret i Oslo Havn KF. Oslo Havn KF har ansvar for å tilrettelegge for varer fra sjøtransport og over til landtransport så raskt og effektivt som mulig.

Vedtekter vedtatt av Oslo bystyre 26. mai 2004, endret 5. desember 2007:

”§3 Foretakets formål.

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

I den nye havne- og farvannsloven er begrepet havnedistrikt borte. I stedet er innført begrepet ”kommunens sjøområde”, hvor grensen i sjøen faller sammen med kommunegrensen.

All virksomhet med godshåndtering mv. i havna drives av private, så som terminaloperatører, samlastere, linjeagenter, speditører mv. Kun havnekranene driftes av Oslo Havn KF. Til syvende og sist er formålet at regionens befolkning skal få varene sine på en miljøvennlig og kostnadseffektiv måte.

2.3 Organisasjon/bemanning

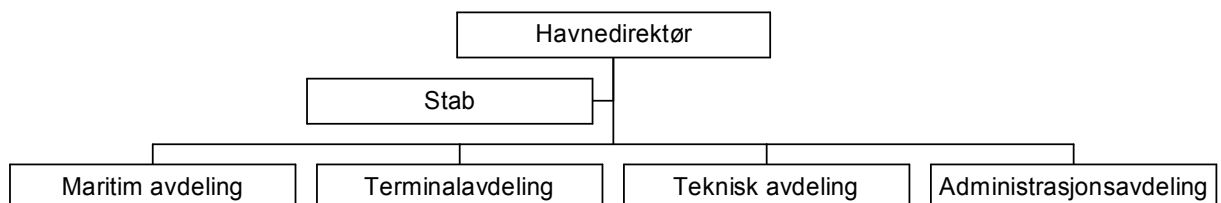
Oslo Havn KF hadde 169 stillinger pr. 31.12.2010.

Antall utførte årsverk i 2010 var 161,3 årsverk

	01.01.2010	31.12.2010	Endring
Ansatte	163	169	+ 6
Årsverk	159,8	161,3	+ 1,5

Oslo Havn KF har økt bemanningen med 6 stillinger fra 2009 til 2010. Dette omfatter hovedsakelig nye kranførere.

Organisasjonskart Oslo Havn KF:



2.4 Prosjektstatus i forhold til overordnede planer og prosjekter

Oslo Havn KF og ROM Eiendom AS (Filipstad Utvikling) sendte den 07.07.2006 inn komplett planforslag med tilhørende konsekvensutredning for Filipstad. Planforslaget for byutvikling av Filipstad er etter HAVs mening i all hovedsak i samsvar med Oslo kommunes Fjordbyplan, vedtatt i bystyret 27.02.2008 og innehar de kvaliteter som bystyret besluttet.

PBE varslet i 2009 oppstart av planarbeid for områderegulering og forhandlinger om utbyggingsavtale(r) på Filipstad. Ansvaret for utbyggingsavtaler tilligger EBY. Oslo Havn KF har besluttet å detaljregulere delområdene Hans Jægers kvartal og Hjortnes parallelt med PBEs områderegulering. Planinitiativ for Hjortnes/fergeterminalområdet ble sendt inn ultimo 2010, og det er en forutsetning for planarbeidet at detaljreguleringene og områdereguleringen har samme fremdrift og kan behandles i samme bystyremøte. Det pågår fire parallelle prosesser med ulike etater som ansvarlig og det er maktpåliggende at samarbeidet skjer på en fornuftig måte.

Nærmere omtale av prosjekter for 2010 finnes i eget vedlegg.

3 MÅL OG RESULTATER

3.1 Formål/hovedmål

Oslo Havn KFs formål er å:

- sørge for en effektiv og rasjonell havnedrift for å tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport
- føre oppsyn med trafikken i kommunens sjøområde
- forvalte havnens eiendommer og innretninger på økonomisk og miljømessig god måte.

Oslo Havn KF står i en konkurransesituasjon i forhold til andre havner og i forhold til vei-transport. Det er viktig for foretaket å kunne yte best mulig service til norske og utenlandske kunder og ved å ha kontroll på kostnadsutviklingen også være konkurransedyktig på pris. Oslo havnestyre har derfor hatt særlig fokus på å øke volumet på sjøtransport på bekostning av veitransport både når det gjelder eksport og import og har derfor vært opptatt av å utvikle driften av Oslo Havn KF med sikte på en høyeffektiv havn uten nevneverdig økning i prisene.

De statlige kystgebyrene som losavgift m.m. er jevnlig de senere år blitt til dels kraftig øket og har bidratt tungt til at skipsanløp av Oslo er dyrt. De kommunale havnevederlagene utgjør derimot en relativt liten del av kostnadene for skip som anløper Oslo. Styret har som følge av dette vært tilbakeholdende mht. justering av avgifter og vederlag. Dette gjelder også for 2010, hvor samtlige satser ble videreført uendret fra 2009.

Oslo Havn KF har ansvar for at krav til havnesikkerhet for godkjente havner/havneavsnitt i henhold til ISPS-reglement oppfylles. Dette innebærer at havnestyret har fokusert på og sørget for å tilrettelegge for sikre kaier og bakarealer. Samtlige 16 terminaler som omfattes av kodeverket er godkjent.

3.2 Hovedtrekk i aktivitetsutviklingen

Det økonomiske tilbakeslaget førte til en markert nedgang i godstrafikken fra slutten av 2008. I annet halvår av 2009 tok trafikken seg noe opp igjen, men samlet godsmengde i 2009 var likevel ca. 11 % lavere enn i 2008.

Den positive utviklingen mot slutten av 2009 fortsatte imidlertid ikke ved inngangen til 2010. Året ble preget av en ujevn godstrafikk. I første kvartal sank trafikken til samme nivå som et år tidligere, for så å ta seg markant opp før sommeren. I annet halvår har samlet godsvolum igjen vært på et mer moderat nivå, uten klar oppgangstendens. Samlet godsmengde i 2010 ble

2,5 % høyere enn i 2009, men likevel 8,6 % under 2008, som kan betraktes som siste normalår før resesjonen. Det er særlig tørrbulk som trekker volumtallene ned. Stykkgoods har vist en positiv utvikling. Herunder har særlig lo/lo-trafikken vist en sterk forbedring, hvor både antall TEU's og mengde ligger over 2008.

Deler av godstrafikken har således hatt en klart positiv utvikling i 2010. Importen av nye biler, som erfaringsmessig har vist seg svært konjunkturømfintlig, har i 2010 raskt kommet tilbake til et normalt nivå etter den kraftige nedgangen året før. Containertrafikken har i deler av året vært rekordhøy og antall containere passerte i 2010 for første gang 200 tusen TEU.

Tabell 1	CONTAINERTRAFIKKEN LO/LO 2006 - 2010				
	2006	2007	2008	2009	2010
ANTALL CONTAINERE (TEU) ¹⁾	172 065	196 251	190 307	178 943	201 893

Tabell 1 viser utviklingen i antall lo/lo-containere. Etter mer enn ti år med ubrutt vekst fram til 2004 har containertrafikken de siste årene hatt en mer ujevn utvikling. Etter en kraftig økning i 2007, falt trafikken både i 2008 og 2009. I 2010 har det vært en økning på 12,8 %.

Tabell 2	GODSMENGDER MED STORE ENHETER MED SKIP 2006 - 2010				
	FORDELT ETTER ENHETENS ART ¹⁾				
	(1000 TONN)				
	2006	2007	2008	2009	2010
CONTAINERE LO/LO	1 040	1 151	1 254	1 175	1 303
TRAILERE M/EGEN TREKKVOGN	428	430	342	284	257
TRAILERE U/EGEN TREKKVOGN	644	587	471	398	402
I ALT	2 112	2 168	2 067	1 857	1 962

¹⁾ Inkl. transitt. Stykkgoods.

Tabell 2 viser utviklingen i godsmengde i lo/lo- og ro/ro-trafikken. Det er hovedsakelig stykkgoods som fraktes i containere og med trailere. Fra 2009 til 2010 økte lo/lo-godset med 10,9 %, litt mindre enn den prosentvise økningen i antall containere (TEU), vist i tabell 1. Dette skyldes i hovedsak at andelen tomme containere på eksportsiden er noe større i 2010.

For trailere med og uten trekkvogn (jf. tabell 2) er det fra 2009 til 2010 en svak nedgang. Det meste av dette er gods med utenriks ferger.

Tabell 3						
Produksjons-/produktivitetsindikatorer	Resultat 2008	Resultat 2009	Plantall 2010	Resultat 2010	Avvik resultat-plantall 2010	Endring 2009 til 2010 i %
Godsomssetning (1.000 tonn)	5 919	5 275	5 500	5 408	-92	2,5 %
Stykkgoods (1.000 tonn)	2 445	2 129	2 080	2 303	223	8,2 %
Våt bulk (1.000 tonn)	2 067	2 081	2 020	2 086	66	0,2 %
Tørr bulk (1.000 tonn)	1 407	1 066	1 400	1 019	-381	-4,4 %
Containere lo/lo						
Godsmengde (1.000 tonn)	1 254	1 175	1 125	1 303	178	10,9 %
Lo/lo containere (1000 TEU)	190	179	175	202	27	12,8 %
Gods bil- og passasjerferger	897	721	700	709	9	-1,7 %
Passasjerer i utenriksfart (1000 pers.)	2 649	2 530	2 500	2 549	49	0,8 %
Bil- og passasjerferger	2 409	2 260	2 300	2 288	-12	1,2 %
Cruiseskip	240	270	200	261	61	-3,3 %
Utleide utearealer i % av utleibare arealer	98,4 %	98,4 %	97,0 %	98,1 %	1,1 ¹⁾	-0,3 ¹⁾
Utnyttelse av bygninger i %	99,0 %	96,9 %	97,0 %	97,9 %	0,9 ¹⁾	1,0 ¹⁾

¹⁾ Prosentpoeng.

Tabell 3 viser blant annet de plantallene som er forutsatt for 2010. Plantallene utarbeides omkring mars måned året før budsjettåret. Det innebærer at da plantallene for 2010 ble utarbeidet, var sist kjente årsoppgaver fra 2008.

Samlet var godsomssetningen 5,408 mill. tonn over Oslo havn i 2010. Som nevnt ovenfor er dette 2,5 % høyere enn i 2009, men 8,6 % lavere enn i 2008.

Godsmengden med utenlandsfergene sank i hele perioden 1997 - 2003. I 2004 ble denne trenden brutt og fulgt av tre år med kraftig økning. I perioden 2006 - 2010 har det igjen vært nedgang, forsterket av nedleggelsen av en fergerute i 2008. I 2010 er godsmengden med utenlandsfergene mer enn halvvvert i forhold til nivået i 1997. Fra 2009 til 2010 var nedgangen på 1,7 %.

Omsetningen av bulkprodukter kan variere mye fra år til år. Nivået på våt bulk, som så godt som i sin helhet utgjøres av petroleumsprodukter, har holdt seg relativt stabilt på ca. 2 mill. tonn pr. år de siste 10 årene. Tørrbulk har derimot hatt store svingninger, noe som i første rekke skyldes variasjoner i byggevirksomheten i Oslo-området.

Tabell 4					
SKIPSTRAFIKK OVER OSLO HAVN 2006-2010					
	2006	2007	2008	2009	2010
Antall anløp	5 211	5 252	5 022	4 697	4 271
BT	71 355	73 198	72 244	69 072	69 403
Gjennomsnittlig skipsstørrelse (BRT/BT) ¹⁾	13 693	13 937	14 386	14 706	16 250

¹⁾ Omfatter ikke lokalfarger til øyene, cruise- og charterbåter, taubåter, vannbåter og fiskefartøyer.

Som det framgår av tabell 4 har det i 2010 vært en nedgang på 9,1 % i skipstrafikken målt i

antall anløp, men gjennomsnittlig skipsstørrelse fortsetter å øke. Nedgangen i antall anløp skyldes blant annet at innenrikstrafikk med små bulkskip har gått ned. I tabellen holdes lokal cruisetrafikk (chartertrafikk) utenfor. Trafikken til Nesodden telles med ett anløp pr. døgn pr. fartøy i trafikk.

Passasjertrafikken over Oslo Havn utgjorde i 2010 totalt ca. 6,35 millioner passasjerer. Av disse står utenriksfergene for ca. 2,29 millioner passasjerer og cruise for ca. 0,26 millioner passasjerer. Ca. 3,65 millioner passasjerer reiste med innenriks lokalfarger og ca. 0,15 millioner på charter-, sightseeing- og turbåter.

Oslo Havn KF fokuserer på sikkerhet og før disse båtene går fra kai meldes antall passasjerer til Trafikksentralen som overvåker trafikken i havnedistriktet og det nærliggende sjøområdet. Slik har Oslo Havn KF oversikt hvor mange passasjerer og mannskap som er om bord i båtene, i tillegg til at Trafikksentralen har den nøyaktige posisjon dersom noe uforutsett skulle skje. Skipskontrollen stiller også strenge sikkerhetskrav til chartertrafikken med passasjerer. Oslo Havn Trafikksentral angir også kaiplass for charterbåtene.

En stor del av charterbåtene leies av firmaer og organisasjoner som tar med kunder og ansatte ut på fjorden. Dette er også en svært populær utflukt for cruisepassasjerer.

Cruisetrafikken til Oslo har over en lang periode økt med ca 10 % årlig. Også i 2009, som var preget av aktivitetsnedgang på de fleste andre områder, var det en solid oppgang i antall cruisepassasjerer. Fra 2009 til 2010 har det vært en nedgang i passasjertallet på 3,3 %, men antall cruiseanløp har økt fra 146 til 149. Dette innebærer at gjennomsnittstørrelsen på cruiseskipene gikk noe ned i 2010, noe som bryter med en langvarig trend med økning i skipsstørrelse.

Gjennomsnittlig antall passasjerer per cruiseanløp i 2010 til Oslo var 1751 mot 1849 i 2009. Oslo Havn KF satser aktivt på markedsføring og profilering av Oslo som cruisehavn, noe som har bidratt til den markante økningen i trafikken de senere årene. Cruisetrafikken har stor økonomisk betydning for turisme og næringsliv i Oslo, noe som er dokumentert i flere undersøkelser.

I 2010 begynte eller avsluttet nærmere 30 000 av cruisepassasjerene sin cruisereise i Oslo. Denne virksomheten, der Oslo fungerer som såkalt snuhavn for cruiseskip, genererer behov for en rekke tilleggsytelser, som hotellovernattinger, tilbringertjenester, bagasjehåndtering, parkering, sikkerhetsklarering, m.m.

Tabell 5 - Arealeffektivitet for ferge og containerterminaler					
År 2010					
Type	Nettoareal	Godsmengde	Inntekt	Tonn pr. kvm.	Kr. pr. kvm
Ferge ¹⁾	93 000	709	11 865	7,6	128
Lo/lo ²⁾	185 000	1 301	25 535	7,0	138
Totalt	278 000	2 010	37 400	7,2	135
År 2009					
Type	Nettoareal	Godsmengde	Inntekt	Tonn pr. kvm.	Kr. pr. kvm
Ferge ¹⁾	84 500	610	11 598	7,2	137
Lo/lo ²⁾	166 000	1 173	25 897	7,1	156
Totalt	250 500	1 783	37 495	7,1	150

¹⁾ Omfatter fergeterminalene Hjortnes og Utsikker II.

²⁾ Omfatter containerterminalene Sjursøya og Ormsund, samt Sørenga depotområde.

Tabell 5 angir areal og godsmengde, samt inntekt fra vareavgift og bryggeavgift, for ferge- og containerterminaler. Tabellen viser at i 2010 har arealeffektiviteten målt i tonn pr. kvm. økt noe for fergeterminalene og er tilnærmet uendret for containerterminalene. Målt i kr. pr. kvm. har arealeffektiviteten sunket for begge typer av terminaler. Endringene må ses i sammenheng med de pågående omstillingsprosessene i havna. Arealsituasjonen er i stadig endring, noe som påvirker mulighetene til utnyttelse av arealene.

3.3 Gjennomførte omstillings- og effektiviseringstiltak

Den nye havne- og farvannsloven, som trådte i kraft 1. januar 2010, innførte et nytt regime for avgifter og vederlag i offentlige havner. Etter den gamle havne- og farvannsloven kunne kommuner med havnedistrikt velge å ta inn en rekke typer havneavgifter i tillegg til eller i stedet for ordinære vederlag. Adgangen for kommunen til å ta havneavgifter er etter den nye loven avvirket, med unntak av anløpsavgift. Kostnadene til havnedrift og til å sikre framkommelighet og sikkerhet i kommunens sjøområde, skal primært dekkes gjennom vederlag (alminnelig prising). Alminnelig prising vil si at tjenester og ytelser til havnevirksomhet fastsettes og innkreves etter forretningsmessige prinsipper på privatrettslig grunnlag. Hensikten med dette er fra lovgivers side å fremme konkurransen mellom havnene, og forenkle reguleringen på området.

I tråd med intensjonene i den nye havne- og farvannsloven har Oslo Havn KF i løpet av 2010 utviklet et nytt prissystem, som fra årsskiftet 2010/2011 erstatter de prisregulativene for havneavgifter og havnevedelag som gjaldt til og med 2009.

Under den gamle havne- og farvannsloven er regulativ for havneavgifter blitt fastsatt som kommunal forskrift, noe som blant annet medførte høring etter forvaltningslovens bestemmelser. Priser og vilkår som fastsettes og innkreves på privatrettslig grunnlag vil derimot ikke bli sendt på høring. For Oslo Havn KF vil det nye prissystemet innebære en vesentlig forenkling og mindre byråkrati.

Oslo Havn KF har i 2010 gjennomført et større moderniseringsprosjekt for å effektivisere driften av IKT, bl.a. v.h.a. virtualisering av servere. På denne måten har gammelt, strømkrevende utstyr blitt faset ut, samtidig som antallet servere er blitt færre og behov for kjøling er redusert. Dette arbeidet vil fortsette i 2011.

Det har i 2010 vært gjennomført et ENØK-prosjektet, hvor det er ansatt ny driftstekniker som følger opp styring av bygg og sikrer korrekt bruk av energistyring, energiforbruk, brannsikring og andre bygghrelaterte forhold.

Oslo Havn KF har ved endringer i Kranseksjonen kunne gi kunden ett sikrere tilbud ved bruk av kraner. Den vedtatte planen ble ikke ferdig gjennomført 2010, men med det arbeidet som ble startet i februar og som blir sluttført i 2011 vil vi kunne tilby kunden en lang bedre service, med ny skiftordning og kontinuerlig drift på dagtid. Planen innebærer en økning av bemanningen på kranene. Noen av elementene i planen er avhengig av andre aktører, dette søkes løst.

4 SAMMENLIGNING AV REGNSKAP OG BUDSJETT

Regnskapet er ført i henhold til forskrift fra Kommunal- og regionaldepartement av 24.08.2006 for kommunale og fylkeskommunale foretak.

4.1 Driftsregnskap 2010

Driftsregnskap for kap. 060 Oslo Havn KF

	I	II	III	IV	V
	Regnskap 2009	Dok. 3 2010*	Regulert bud. 2010	Regnskap 2010	Avvik 2010 (IV- III)
Salgs- og leieinntekter	-241 193	-223 970	-234 670	-243 407	8 737
Øvrige driftsinntekter	-4 592	-2 500	-4 400	-5 905	1 505
Sum driftsinntekter	-245 785	-226 470	-239 070	-249 312	10 242
Kalkulatoriske avskrivninger	51 813	51 000	51 000	50 561	439
Øvrige driftsutgifter	170 032	183 530	196 865	195 147	1 718
Sum driftsutgifter	221 845	234 530	247 865	245 708	2 157
Brutto driftsresultat	-23 940	8 060	8 795	-3 604	12 399
Finansinntekter	-2 135	-250	-1 500	-3 132	1 632
Finansutgifter	6 397	11 400	6 400	1 750	4 650
Sum finansposter	4 262	11 150	4 900	-1 382	6 282
Motpost kalkulatoriske avskrivninger	-51 813	-51 000	-51 000	-50 561	-439
Netto driftsresultat	-71 491	-31 790	-37 305	-55 546	18 241
Avsetninger til fond	4 285	0	0	2 107	-2 107
Bruk av fond	-3 700	0	0	-1 683	1 683
Inndekking av tidligere års regnskapsmessige underskudd	0	0	0	0	0
Bruk av tidligere års regnskapsmessige underskudd	0	0	0	0	0
Overføringer til investeringsregnskapet	48 350	31 790	37 305	37 305	0
Regnskapsmessig resultat	-22 556	0	0	-17 817	17 817

Det overordnede bildet i 2010 kjennetegnes på inntektssiden av at de trafikkgenererte inntekter har tatt seg opp. Samtidig ser vi at leie- og leietilknyttede inntekter faller. Det er forventet at disse inntektene faller, i takt med avgivelse av eiendom til byutvikling. Denne situasjonen vil forverres utover de neste årene og stiller bedriften overfor betydelige driftsøkonomiske utfordringer. Jfr. blant annet behovet for å øke kranbemanningen.

Sum driftsutgifter øker i forhold til 2009, men innenfor rammen av budsjett. Spesielt er det de sosiale utgiftene som øker, med hele kr 11,2 mill fra 2009. Noe av denne økningen skyldes endring i periodisering av arbeidsgiveravgift av tilleggspremie til Oslo Pensjonsforsikring. Dette utgjør ca kr 3,5 mill av økningen.

I Øvrige driftsutgifter inngår også Overføringsutgifter. Pga endrede regler for føring av renter og avdrag på pensjonslån til Oslo kommune, føres disse fra og med 2010 under overføringsutgifter og ikke som tidligere under finansutgifter. Dette medfører en økning i Øvrige driftsutgifter på kr. 4,6 mill. Regelendringen ble meddelt fra Oslo kommune rett før årsskiftet. Budsjettet er derfor ikke endret tilsvarende. Belastningen på Øvrige driftsutgifter framstår dermed som en svekkelse i forhold til budsjett med samme beløp. Denne nominelle økningen motsvares av et tilsvarende mindreforbruk i forhold til budsjett på kr 4,6 mill på finansutgiftene.

Det er verken for 2008 eller 2009 opptatt lån for nødvendig saldering av investeringsregnskapet. Som følge av dette er budsjetterte finansutgifter på drift redusert i løpet av året.

I Salgs- og leieinntekter inngår **havneavgiftene**, som med et resultat på kr 0,879 mill. over budsjett ligger litt over budsjett. Når det gjelder **andre vederlag** ligger disse samlet kr 1,875 mill. over budsjett. I forhold til 2009 er det en økning i havneavgiftene på kr. 3,6 mill. og i andre vederlag på kr. 3,5 mill., som gjenspeiler den økningen vi har hatt i stykkgoods-/lo- lotrafikken i 2010.

Leieinntektene avtar etter hvert som havnearealer avgis til annen anvendelse. Fra det ene året til det neste kan det bli forbigående svingninger. Når utleide bygg og større kontrakter for utendørsarealer gir inntekter i bare noen få måneder ut over det som er lagt til grunn i budsjettet, fører det til merinntekter. Man har lyktes med å holde en høy utleieprosent for både inne- og utearealer i forhold til plantallene for 2010, noe som har bidratt til at leieinntektene har holdt seg oppe på et nivå høyere enn først antatt og noe over budsjett. Leieinntektene er imidlertid i ferd med å avta, og har falt med kr 4,877 mill i forhold til 2009.

Refusjoner og overføringer er samlet kr 1,312 mill. høyere enn 2009, og 1,504 høyere enn forutsatt. Det meste av dette utgjør sykepengerefusjon.

I gruppen **Lønn og sosiale utgifter** inngår premie til Oslo Pensjonsforsikring AS. Sosiale utgifter er kr 11,175 mill. høyere enn i 2009 og kr. 2,823 over budsjett. Årsaken til økningen er at det i 2009 ble inntektsført et premieavvik på kr 17,260 mill. på denne postgruppen, mens tilsvarende beløp for 2010 er kr 7,868 mill. Premieavviket som føres til inntekt i inneværende år, utgiftsføres med 1/15-del de neste 15 årene. Dette betyr at det høye avviket i 2009 nå slår ut som en høyere utgift i 2010. Amortisering av tidligere års premieavvik var i 2009 kr 2,055 mill., og for 2010 kr 3,222 mill. En full 15-års-syklus vil være etablert i 2017. Fram til da vil de årlige kostnadsøkninger til amortisering av premieavvik ("alt annet like") utgjøre i størrelsesorden 0,5 - 1,0 mill. pr. år. Fra da av vil de eldste premieavviksavsetningene (fra

2002 og videre) være fylt opp og dermed ”gå ut av listen”. En har da mer av en likevekts-situasjon hvor nytilkomne amortiseringer (et stykke på veg) vil motsvares av de som går ut ”i andre enden”. Det vises for øvrig til havnestyresak 69/10 hvor dette er nærmere utredet.

I tillegg er det utgiftsført kr 3,126 mill. i arbeidsgiveravgift av pensjon som gjelder tidligere år. Det er fra og med 2010 en endring i bokføringsprinsipper som gjør at det i 2010 er bokført arbeidsgiveravgift fra 6 termin 2009 og 2010.

Når det gjelder lønnsutgifter har denne postgruppen økt med kr 5,274 mill. fra 2009. Lønns-utgiftene er lik budsjett for 2010.

Til **Kjøp av varer og tjenester** som inngår i kommunens egen produksjon er det samlet brukt kr 3,064 mill. mindre enn budsjett og henger bl.a. sammen med enkelte utsatte vedlikeholdsarbeider for skur og bygninger. Kjøp fra andre kommunale virksomheter er kr 0,902 mill. lavere enn budsjett.

Overføringsutgifter omfatter blant annet bevilgning til støtte til forskjellige organisasjoner og institusjoner, utbetaling av oppkrevingsgodtgjørelse til ekspeditører som krever inn vare- og bryggeavgift på vegne av Oslo Havn KF og tap på fordringer. Fra og med regnskapet for 2010 gjelder nye retningslinjer for bokføring av renter og avdrag på underdekningslån til Oslo kommune ifm opprettelsen av Oslo Pensjonsforsikring. Dette skal utgiftsføres som en overføringsutgift. Totalt utgjør dette kr 4,600 mill. Det er ikke foretatt budsjettendring mellom postgruppene for å harmonere budsjett og regnskap på denne posten, slik at denne utgiften er budsjettert under postgruppen finansutgifter

Posten reserverte tilleggsbevilgninger inngår også i denne postgruppen. Udisponert på denne budsjettposten utgjorde kr 5,188 mill. for 2010.

Overføringsutgiftene utgjorde samlet kr 9,540 mill. i 2010 som er kr 1,685 mill. lavere enn budsjett.

Fordelte utgifter utgjør kr 2,273 mill. for 2010 og er samlet kr 0,823 mill. høyere enn forutsatt budsjettmessig. Enkelt sagt omfatter dette henføring av utførte tjenester fra HAVs Vedlikeholdsseksjon og andre tjenestesteder (driftsregnskapet) til HAVs investeringsprosjekter (investeringsregnskapet).

Dette gir et positivt brutto driftsresultat før finansposter og bruk av avsetninger på kr 3,604 mill.

Det er - i samsvar med budsjett - overført fra drift kr 37,305 mill. til investeringsregnskapet.

Det er ved regnskapsavslutningen avsatt kr 2,107 mill. til - og inntektsført kr 1,683 mill. fra ubundne driftsfond.

Etter dette utgjør regnskapsmessig mindreforbruk kr 17,817 mill.

Redegjørelse for større budsjettjusteringer i løpet av 2010

Av større budsjettjusteringer på driftsbudsjettet er budsjettert lønn og sosiale utgifter økt med kr 6,66 mill. som følge av virkningen av lønnsoppjøret fra 2009 og virkningen av lønns-

oppgjøret for 2010. Det påløp en tilleggspremie på pensjonskostnadene som ble dekket opp med en budsjettjustering på kr 1,5 mill.

Finansutgiftene er samlet redusert med kr 4,0 mill. i renter og avdrag som følge av utsatte låneopptak i 2010.

Salgsinntektene ble samlet oppjustert med kr 10,7 mill. på bakgrunn av de konstaterte trafikkøkningene etter tilbakeslaget i 2009.

Renteinntektene er oppjustert med kr 1,250 mill. som følge av noe senere fremdrift for noen av foretakets større investeringsprosjekter.

De gjennomførte justeringer i 2010 har i sum medført at overføringene til investeringsregnskapet ble økt med kr 5,515 mill.

4.2 Investeringsregnskap 2010

Investeringsregnskap for kap.060 OSLO Havn KF

	I	II	III	IV	V	VI
Artsgrupper	Regnskap 2009	Dok. 3 2010	Regulert bud. 2010	Disponibelt 2010	Regnskap 2010	Avvik 2010 (V-III)
IKT og annet materiale	2 343	17 510	8 310	18 467	13 010	-4 700
Investeringer Sydhavna	23 319	30 660	44 896	87 962	30 159	14 737
Ren Oslofjord	26 008		10 500	28 322	20 584	-10 084
Investeringer havn forøvig	4 822	14 200	20 730	21 730	9 909	10 821
Avsetninger	51 330		56 475	56 475	92 055	-35 580
Sum investeringer	107 822	62 370	140 911	212 956	165 717	-24 806
Overført fra driften	48 350	31 790	37 305	37 305	37 305	0
Salg av eiendom og anleggsmidler	13 726	9 500	52 606	52 606	52 867	-261
Lån		20 080				0
Kapitaluttak - HAV E			50 000	50 000	50 000	
Tilskudd fra staten og andre	985	1 000	1 000	1 000	6 750	-5 750
Bruk av avsetninger	44 761			72 045	18 795	-18 795
Sum finansiering	107 822	62 370	140 911	212 956	165 717	-24 806
Udekket(-)/udisponert (+)	0	0	0	0	0	0

Regnskapet viser et lavere forbruk av midler enn planlagt for Sydhavna. Tilsvarende er det foretatt ved fondsavsetninger ved regnskapsavslutningen slik at de viktige delprosjekter blir ivaretatt i 2011.

Når det gjelder havn for øvrig er forbruket mindre enn opprinnelig planlagt. Også her er bevilgede midler til prioriterte prosjekter videreført ved fondsavsetninger.

Oslo Havn KFs igangsatte utbyggingsprosjekter i Sydhavna skal i hovedsak finansieres ved

eiendomssalg. Gjennom styrevedtak har Oslo Havn KF tilpasset sitt investeringsbudsjett til nedjustert utbyggingstakt i Sydhavna. Den reduserte utbyggingstakten henger først og fremst sammen med at inntekter fra eiendomssalg kommer senere enn forutsatt.

Investeringsbudsjettet for Oslo Havn KF i 2009 ble samlet oppjustert med kr 78,541 mill. til kr 140,911 mill. Totalt disponibelt i 2010 utgjorde kr 156,481 mill.

Når det gjelder Ren Oslofjord hadde prosjektet et budsjett for 2010 på kr 10,5 mill. og en bunden avsetning på kr 17,822 mill. til ytterligere disposisjon. I tillegg har prosjektet fått et tilskudd om dekning av inntil 50% av en kostadsramme på kr 13,500 mill fra KLIF. Dette innebærer en økt kostnadsramme i forhold til det som ble presentert for Havnestyret ved siste budsjettjustering på kr. 3,5 mill.s Ihht anordningsprinsippet er dette tilskuddet inntektsført i 2010. Det er i alt anvendt kr 20,854 mill. i 2010. Disponibelt på fondsavsetning for prosjektet utgjør kr 7,738 mill. (ekskl. tilskuddet fra KLIF som blir å avregne ved sluttoppgjør og etter budsjettjustering i HAV.)

Samlet hadde investeringsprosjektene kr 156,481 mill. til disposisjon 2010.

Budsjettert låneopptak for 2010 ble redusert med kr 20,080 mill. til kr 0,0 mill. Av denne grunn falt behovet for inndragning av midler svarende til ikke uttatte lån bort ved regnskapsavslutningen. Uanvendte bevilgninger er da i hovedsak videreført gjennom fondsavsetninger.

Salderingen av justeringene for øvrig ble gjennomført ved uttak fra HAV E kr 50,0 mill og salg av tomter kr 52,606 mill og ved økt overføring fra driftregnskapet kr 5,515 mill. (til ny sum kr. 37,305 mill.)

Låneopptak er ikke gjennomført for 2010.

Det vises til mer detaljert omtale av investeringsprosjektene i eget vedlegg.

4.3 Årsavslutningsdisposisjoner

Regnskapsmessig mindreforbruk i driftsregnskapet, kr 17,817 mill., avsettes som disponibelt fond.

Til erstatning for budsjetterte, ikke oppnådde inntekter i investeringsregnskapet er foretatt strykninger på i alt kr 0,738 mill. for investeringsprosjektene (gjelder forutsatt statlig bidrag til nedsprenning av grunne som ikke er gjennomført).

Udisponerte bevilgede investeringsprosjektmidler i investeringsregnskapet for 2010 på kr 28, 830 mill. avsettes på ubundet investeringsfond. I tillegg avsettes kr 6,750 mill. på bundet investeringsfond for Ren Oslofjord. Beløpet er imidlertid ikke disponibelt for prosjektet før budsjettvedtak.

Det inntektsføres fra investeringsfond Ren Oslofjord kr 10,084 mill. og fra investeringsfond andre prosjekter kr 8,711 mill. av tidligere avsatte fondsmidler.

4.4 Balanseregnskap

Balanseregnskap for kap. 060 Oslo Havn KF

Artsgrupper	Regnskap 2009	Regnskap 2010	Endring
Anleggsmidler	3 586 490 168	3 625 375 606	38 885 438
Omløpsmidler	169 304 242	250 629 149	81 324 907
Sum eiendeler	3 755 794 410	3 876 004 755	120 210 345
Egenkapital	-3 364 448 868	-3 485 470 199	-121 021 332
Langsiktig gjeld	-351 307 297	-360 673 050	-9 365 753
Kortsiktig gjeld	-40 038 245	-29 861 505	10 176 740
Sum egenkapital og gjeld	-3 755 794 410	-3 876 004 755	-120 210 345

Økning anleggsmidler utgjøres av tilførte aktiva gjennom investeringsprosjektene.
 Økning gruppen omløpsmidler er økning av bankinnskudd og pensjonsmidler.
 Økning i langsiktig gjeld skyldes økning i foretakets pensjonsforpliktelse.
 Reduksjon i kortsiktig gjeld er i hovedsak positiv saldo mellomværende bykassen.

5 UTKVITTERING AV BYSTYRETS MERKNADER

Ingen merknader eller vedtak skal utkvitteres.

6 SÆRSKILT RAPPORTERING*6.1 Tiltak for å forbedre service overfor brukere og naboer*

Årlige kundemøter er avholdt etter plan for å sikre en god samarbeidskultur med brukerne. I tillegg til den kontinuerlige oppfølgingen av kunder gjennom bl.a. havneoppsyn, avholdes det møter i enkeltsaker for å tilrettelegge for kundene samt for å sørge god kommunikasjon. Blant annet har Oslo Havn KF, operatørene ved PFSO og Kystverket Sørøst revidert og betydelig forenklet alle ISPS-planverk. Arbeidet slutføres i løpet av februar 2011.

I samarbeid mellom Teknisk avdeling og Terminalavdelingen har Oslo Havn KF så langt det har vært mulig lagt service og vedlikehold av kraner til tider hvor det forårsaket minst mulig avbrudd eller ulempe for kunden. Oppgradering av kranparken pågår kontinuerlig og vil fortsette også i 2011.

Videre er det tatt flere initiativ for å bedre leveringsserivce og kapasitet for containerhåndtering, blant annet gjennom å bidra til koordinering mellom aktørene (Oslo Havn KF, operatører og laste- og lossearbeiderne) med sikte på å redusere avbrekk i containerhåndteringen som følge av pauser e.l., tilrettelegging for å øke og bedre arealer, etc. Videre har vi bidratt til å initiere og legge til rette for en bedre koordinering mellom containeroperatører og tollvesenet, både gjennom å bringe aktørene sammen, men også gjennom å aktualisere temaet i andre sammenhenger, spesielt prosjekter som PROFIT og FINT, samt brukerkonferanse for ”sømløs informasjonsflyt”, etc. Vi har også bidratt ved

operatørinisierte tiltak, som f.eks. ”vognmandsmøte” om effektivisering av gate-funksjoner ved forhåndsklarering og informasjonsdeling.

I forbindelse med trafikale problemer med åpningen av det nye vei/tunnelsystemet i Oslo la Oslo Havn KF til rette for at en del av kollektivtrafikken på Mosseveien i perioder fikk benytte havneveien for å unngå kø og forsinkelser.

Det har vært avholdt konstruktive møter med Nedre Bekkelaget skole for å ytterligere styrke relasjonene gjennom en jevnlig informasjonsflyt om ulike tema som varsling, trafikksikkerhet og koordinering, men også å bidra i undervisningen og å utvikle og spre kunnskap om havna.

Det har også vært utstrakt kommunikasjon med naboer, mye angående støy, både i skriftlig form og i form av nabomøter. En konstruktiv dialog med nærområdet vedrørende drift og tiltak i Sydhavna er viktig, noe spesielt nabomøter viser. Saksbehandling, informasjon/registrering og svar på klager vedrørende støy har vært fokusert. Det har vært lagt på mer vekt på direkte kommunikasjon og informasjon, blant annet gjennom samarbeid rettet mot skole og gjennom nabomøter der muligheter for avbøtende tiltak diskuteres. Støyskjermingstiltak for støyutsatte bolighus i nærområdet er gjennomført. Ytterligere kartlegging av støybildet knyttet til containerhåndtering, både på Ormsund, ankringsfeltet og Sjursøya er igangsatt.

Det har også i 2010 arbeidet med å redusere støyulempene for naboene til Ormsundterminalen. Et stort antall boliger ved Ormsundterminalen ble vurdert for mulige støyreduserende tiltak. 75 boliger ble befart på bakgrunn av beregnede lydnivåer utendørs. Av disse boligene ble det etter avtale med eierne gjennomført tiltak i ca. 40 boliger. Tiltakene var oppgradering av fasader ved utskifting av udempede lufteventiler med dempede mekaniske/elektriske ventiler med vifte, og innsetting av nye ventiler der dette var nødvendig. På noen få vegger ble det gjennomført bygningsmessige tiltak for å bedre lydisolasjonen.

Den døgkontinuerlige målingen av containerterminalens faktiske støy til nærområdet ble videreført i 2010 ved hjelp av den automatiske støymåleren som ble satt i drift i mars 2009. Resultatene av målingene kan følges på egen støyside på internett. Dialogen med nærområdet vedrørende drift og tiltak i Sydhavna gis høy prioritet. Det har blitt avholdt åpent møte med naboene til Ormsundterminalen for å orientere om utviklingsplaner for havna, og hvordan dette bl. a. vil påvirke støysituasjonen i området

I etterkant av togulykken 24.03.2010 har det også vært utstrakt kommunikasjon og tiltak for å bidra til en høyest mulig grad av sikkerhet i havna, og for å få operasjonene i gang så raskt og sikkert som mulig.

I 2009 ble det opprettet nye plasser for av og påstigning for småbåter ved Operaen og ved Nordre Akershuskai som har vært mye i bruk siden de ble etablert.

8. juni var Oslo vertskap for tidenes største Polarkonferanse, vi hadde i forbindelse med konferansen en del arrangementer som ble holdt ute på fjorden, bla. Med Kv. Ålesund som fraktet en del deltakere rundt på fjorden.

I henhold til havne- og farvannsloven, samt annet relevant lovverk og forskrifter, har vi i 2010 hatt et ekstra fokus på det estetiske med hensyn til vedlikeholdsarbeider på fyr og merker.

Det er avholdt samarbeidsmøter med cruiseagenter og leverandør av vakthold til cruise/bulk terminalene før, under og etter cruisesesong. Videre er det avholdt samarbeidsmøter kvartalsvis med aktørene som opererer fergeterminalen på utstikker II og Tollvesenet.

Årlige kundemøter er planmessig gjennomført for å sikre en god samarbeidskultur med brukerne. I tillegg avholdes det møter i enkeltsaker for å tilrettelegge for kundene samt for å sørge god kommunikasjon.

6.2 Saksbehandlingstid

Oslo Havn KF har interne regler om saksbehandlingstid i tråd med vedtatt instruks om svarfrister for henvendelser fra publikum. Disse innebærer endelig svar på henvendelser i kurante saker innen 2 uker og midlertidig svar innen 2 uker i saker hvor ytterligere opplysninger må innhentes før endelig svar kan gis eller saker som krever en mer omfattende saksbehandling. Oslo Havn KF har rutine for restanselister som skrives ut og distribueres 4 ganger i året.

6.3 Tilgjengelighet for mennesker med funksjonshemming

Oslo Havn KF har tilrettelagt for ansatte med funksjonshemming ved reservering av parkeringsplass, samt eget, tilpasset toalett og tilpasning av kontorinnredning. Det er avsatt to parkeringsplasser til funksjonshemmede utenfor administrasjonsbygget til Oslo Havn KF.

Oslo Havn KF deltar gjennom Oslo kommunes småbåtutvalg i etablering av ramper for småbåtbrukere med funksjonshemming. Det eksisterer 3 ramper i Oslo havnedistrikt. Oslo Havn KF utgir en egen brosjyre med kart for småbåtbrukere, med opplysninger om trafikale forhold i Oslo havnedistrikt (fartsgrenser m.m.). I denne brosjyren er blant annet septikmottak og ramper angitt.

6.4 Tiltak i Oslo kommunes folkehelseplan

Oslo Havn KF har ikke deltatt i folkehelseplan da vi ikke har konkrete tiltak eller prosjekter som passer til satsningsområdene.

6.5 Ytre miljø

Rapporteringen nedenfor er i henhold til bystyremelding 1/2003 Byøkologisk program, pkt. 4.2.1, hvor det bl.a. er presisert at det innføres miljøledelse med miljøbudsjettering, miljørapportering og miljørevisjon i alle kommunens etater og virksomheter, jfr. også kravet om miljøstyring i bystyremelding 3/2003 Grønn kommune. Hensikten er å redusere energibruk, forurensing og avfall, og bidra til et bedre bymiljø i samsvar med Byøkologisk program.

6.5.1 Miljøsertifisering

Oslo Havn KF er sertifisert i henhold til miljøstandard ISO 14001. Bedriften ble første gang miljøsertifisert i 2001, og ble resertifisert for fjerde gang i 2010.

	2009	2010
Antall godkjente sertifiseringer		1
Antall gjenstående sertifiseringer		0

Neste resertifisering blir i 2013.

6.5.2 Klima og energi

Det er vedtatt i bystyresak 8/2008 Tipunktsplan for reduserte klimautslipp, at kommunens virksomheter skal rapportere om tiltak mot klimautslipp i egen virksomhet gjennom årsberetningen. I tillegg er det vedtatt i byrådssak 243/2007 Handlingsplan for effektivisering og omlegging av stasjonær energibruk i Oslo kommune, at klimagassutslippene i kommunale bygninger skal reduseres med 95 prosent innen 2030, og at det skal føres energi- og klimaregnskap for alle kommunale bygg, og samlet for alle Oslo kommunes virksomheter.

6.5.2.a Stasjonær energi

Oversikt over eget energiforbruk er et viktig aspekt i miljøstyring og det forventes at virksomhetene har oversikt over eget forbruk. Virksomhetene skal rapportere eget energiforbruk og CO₂-utslipp for kalenderårene 2009 og 2010 som angitt i *skjema 6.5 om stasjonær energi*.

Energikilde	Forbruk av parafin/fyringsolje (liter)		Energiforbruk fordelt på energikilder kWh		CO ₂ -utslipp kg CO ₂	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Olje, parafin	26 965	32 677	202 238	245 078	71 727	86 921
Elektrisk energi - ordinær avtale med Hafslund				3 328 011	-	359 425
Elektrisk energi - Grønn strøm 2)					-	-
Fjernvarme					-	-
Bioenergi (flis/pellets/etc.)					-	-
SUM			202 238	3 573 089	71 727	446 346

Fyringsoljen gjelder sentralgarasjen, forbruk ble ikke rapportert i 2009.

El.forbruket gjelder HAVs eget forbruk, og er for bygg som er inne i HAVs energioppfølgingsprogram (EOS-logg ikke gruppert – 2010). Det rapporterte forbruket er for høyt, da noe av dette er kunders forbruk som blir viderefakturert til disse.

Noe av energiforbruket er i forbindelse med utleiebygg, fellesbelysning med mer.

I tillegg til det listede forbruket, kommer elektrisitetsforbruk til kaier, utebelysning, kraner og fyr.

6.5.2.b Spesifikt energiforbruk

	2009	2010
Oppvarmet areal (m ² areal over 15 °C)	19 811	12 634**
SUM energiforbruk		3 573 088,5
Spesifikt energiforbruk (kWh/m²*år)	0	282,8153

**Totalareal – utleid areal pr 31.12.2010

I arealet inngår både kontorbygg og verksted. Noe av forbruket viderefaktureres til kunder, og noe av energiforbruket er i forbindelse med utleiebygg, fellesbelysning med mer. Dette gjør at spesifikt forbruk ikke kan sammenlignes med typebygg.

6.5.3 Transport

6.5.3.a CO₂-utslipp egen bilpark

	2009	2010
Antall kjøretøy totalt	37	25
Antall nullutslippskjøretøy	1	1

I 2009 ble arbeidsmaskiner telt med blant kjøretøy. Disse er trukket ut for 2010.

* Forbruk er derfor sammenlignet med 2008-tall.

Energibærer	Forbruk mengde drivstoff (liter)		CO ₂ -utslipp kg CO ₂		Kjørte kilometer		CO ₂ -utslipp per kjørte km kg CO ₂ /km	
	2 009	2 010	2 009	2 010	2 009	2 010	2 009	2 010
Autolease biladmin.-system								-
Elbil (kWh)			-	-		4 000		
Bensin	4 757	7 744	11 017	17 935		50 046		0,35837
Bioetanol E85 85% etanol & 15% bensin			-	-				-
Diesel	20 436	17 684	54 421	47 092		115 760		0,40681
Biodiesel - B30 30% biodiesel & 70% diesel			-	-				-
Bidiesel - B100 100% biodiesel			-	-				-
SUM			65 438	65 028	-	169 806	-	0,76518

6.5.3.b CO₂-utslipp innkjøpte transporttjenester

Virksomheten har ingen innkjøpsavtale på transporttjenester. Transportbehov løses internt.

6.6 Miljøtiltak

Oppfølging av punktene i Byøkologisk program er listet opp nedenfor. I og med at miljøhensyn skal vurderes i alle relevante saker, har vi funnet det for omfattende å liste alle steder miljøhensyn er tatt. Det henvises til det enkeltstående dokument eller plan. For miljøtemaer omtalt i BØP, vises det til statuslisten nedenfor.

6.6.1 Oslo skal ha bærekraftig byutvikling

Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling, trivelige byrom og et godt fungerende kretsløp

Delmål: Oslos byutvikling skal skje i samsvar med byøkologiske prinsipper

Overordnet miljøoppfølgingsprogram for Fjordbyen

Oslo Havn KF har utarbeidet et miljøoppfølgingsprogram for å ivareta de viktigste miljøaspektene vedrørende Fjordbyprosjektet. Programmet skal bidra til å sikre nødvendige miljøkvaliteter og ivaretagelse av Oslo kommunes miljøpolitikk både i byutviklingsområdene og i havneområdene. Programmet benyttes ved havnens aktiviteter.

Delmål: Oslo skal ha rene, trygge og trivelige byrom

Oslo Havn KF har tett og god oppfølging av alle sine publikumsområder. Disse er feid og ryddet kort tid etter arrangementer, og det løpende renholdet holder en høy standard. HAV følger også opp tagging på sine bygg, for å holde dette på et minimum.

6.6.2 Banebyen Oslo skal ha et miljøeffektivt transportsystem

Banebyen Oslo skal ha et miljøeffektivt transportsystem og bruke fornybare energikilder

Delmål: Oslo skal redusere utslippene av klimagasser og luftforurensing fra byens bebyggelse

Tiltaksutredning for luftkvalitet

HAV deltok i arbeidsgruppe for revisjon av handlingspakke for bedre luftkvalitet i 2010, samt i Oslo luftforum som er en kommunal arbeidsgruppe som arbeider med generelle lufttiltak i Oslo.

ENØK- prosjekt i Oslo havn

Oslo Havn gjennomførte i 2004 en kartlegging av energiforbruk i sine bygg, og påbegynte deretter arbeidet med et energioppfølgingsprogram (EOS) for redusert energiforbruk. Gjennom energiprogrammet har Oslo Havn KF redusert energiforbruket med ca. 20% (tilsvarende 1,3 GWh) i 2008 (sammenlignet med 2003). I 2010 fikk Oslo Havn KF lagt inn ytterligere bygg, totalt 22 er nå registrert i EOS. Energiforbruket til mange av byggene hadde en nedadgående trend frem til 2008, mens flere bygg har økt forbruket i 2009 og inn i 2010. Økningen i 2009 kan bero på driftsforandringer, at energifokuset har vært mindre og spesielt kalde vintre. Oslo Havn KF har ansatt en driftstekniker som skal holde oppsyn med de

tekniske anleggene og bygg. Det forventes at dette vil ha positiv effekt i forhold til oppfølging og optimalisering av anlegg utifra driftstider og sesongvariasjoner. En aktivt bruk av EOS-loggen er meget viktig, blant annet avvik vil bli fortere oppdaget.

Landstrømprosjektet

På bakgrunn av EU rekommandasjon vedr. landstrøm (2006/339/EC, 08.05.2006), og havnestyrevedtak vedr. havnestyresak 14/2007 "landstrøm til skip", har HAV utredet muligheten for å etablere landstrømtilkobling for skip som legger til kai i Oslo havn. Det er utredet miljøeffekter, kostnader og kost/nytte-beregninger for etablering av landstrømanlegg for skip ved landligge i Oslo havn.

Oslo Havn KF har i 2010 jobbet mye og tett med fergeselskapet Color Line for å tilrettelegge for landstrøm til fergeterminalen på Hjortnes. I tillegg har Hafslund Nett og Bellona vært med i samarbeidet. Oslo Havn KF har bidratt til prosjektet med kr. 2 millioner for strømfremføring på Hjortneskaia. I tillegg har søknader gitt uttelling med bidrag på kr. 2 millioner fra Transnova og kr. 3,7 millioner fra Enova. Color Line legger inn ca 15 millioner til landstrømetableringen. Color Line har besluttet å legge sine to ferger på landstrøm i henholdsvis 2011 og 2012.

Klimaregnskap/CO₂ avtrykk

HAV kartla sitt CO₂ avtrykk første gang i 2008. Det ble da rapportert på obligatoriske utslippskilder for året 2007, men kun et fåtall indirekte utslippskilder ble innlemmet. I 2010 er beregningene utvidet ved å inkludere ytterligere flere indirekte utslippskilder som strømforbruk for leietagere bl.a.

HAV har satt seg følgende mål for klimautslipp: "Redusere Oslo Havns CO₂ avtrykk med 10 % til 2012 i forhold til 2008". Reduksjon av klimagassutslipp er generelt et viktig satsingsområde både lokalt og internasjonalt, og det foregår nå en stor satsing på klimagassreducerende tiltak for havner og skipsfart. Oslo Havn KF ble partner i Interregprosjektet Clean Baltic Sea Shipping, hvor en rekke miljøaspekter for havner og skipsfart er med. Deriblant reduksjon av utslipp til luft.

Prisdifferensiering for miljøvennlige tankskip

Etter revisjon av havne- og farvannsloven har det åpnet seg muligheter for å belønne skip som har et høyere miljønivå. HAV etablerte for første gang en ordning for miljødifferensiering av havneprisingen etter ESI-indeksen. Denne er utarbeidet etter et samarbeid mellom havner i World Port Climate Initiative (WPCI). I oppstartsåret 2011 gis rabatt til tankskip som er bedre enn det lovpålagte nivået. Det gis rabatt etter NO_x-utslipp, Svovel-innhold i drivstoff og om skipet har en energieffektiviseringsplan. Ordningen må evalueres for å vurdere en eventuell utvidelse.

6.6.3 Oslo skal bevare og styrke sin blågrønne struktur

Delmål: Oslo skal forvalte sitt biologiske mangfold på en bærekraftig måte

Kartlegging av biologisk mangfold

I naturmangfoldåret 2010 etablerte HAV kunstige rev i Bjørvika. Dette området er påvirket av store ferger og cruiseskip. Utviklingen på revene vil følges opp. Sommer og høst 2010 ble karplantefloraen på Oslo Havn KF sin eiendom fra Ormsundkaia i sørøst til Hjortneskaia i nordvest kartlagt. Det ble funnet 343 forskjellige arter og to hybrider. Ingen av disse artene kan i dag sies å utgjøre noe biologisk problem innen det undersøkte området. Det er sannsynligvis i noen sammenhenger mer riktig å vurdere sjeldne havneplanter

som levende kulturminner enn potensielle pestplanter.

Imidlertid var det ett unntak, den svartelistede arten boersvineblom. På sommeren ble det funnet store mengder av arten på et område inne på Sjursøya. Alle disse plantene ble luket vekk. Det ble etter hvert også funnet noen spredte individ boersvineblom ellers på havna, disse ble også fjernet. Området på Sjursøya vil bli fulgt spesielt opp for å hindre evt fremtidige individer å spre seg.

6.6.3.a Forurensede sedimenter i Oslo havn - Prosjekt Ren Oslofjord

Prosjekt Ren Oslofjord startet for fullt i 2006. Bystyret vedtok i møte 16.11.2005 (sak 463), at opprydningen i henhold til helhetlig tiltaksplan for forurensede sedimenter, vedtatt av bystyret 26.10.2005 (sak 413), skulle baseres på en løsning med dypvannsdeponi ved Malmøykalven. Oslo Havn KF er på vegne av Oslo kommune tiltakshaver for gjennomføringen.

Kontrakt om mudring, mottak, transport og deponering i dypvannsdeponi ved Malmøykalven av 500 000 m³ forurensede sedimenter ble inngått med Secora AS i januar 2006, med opsjon om mudring, transport og deponering av ytterligere 500 000 m³.

Mudring og tildekking

Mudringsarbeidet i indre havn og i småbåthavnene ble ferdigstilt i oktober 2008. Arbeidene er finansiert gjennom et spleiselag med Statens Vegvesen Region Øst og Oslo Havn KF, Oslo kommune og Bjørvika Utvikling med tilskudd fra SFT (nå Klif).

Statens vegvesen har tildekket ca. 300 000 m² av sjøbunnen i indre havn med ren leire. Disse arbeidene ble avsluttet i 2008. I tillegg har Oslo Havn tildekket ca. 100 000 m² sjøbunn med ren sand. Dette er områder i Pipervika og ut for Lohavn. Disse arbeidene ble avsluttet i mars 2009 og bekostes i sin helhet av prosjektet.

Sluttrapport for mudring og tildekking ble oversendt SFT i 2009 i henhold til vilkårene i SFTs tillatelse. Rapportene dokumenterer at store deler av havna har fått ren sjøbunn etter opprydding. 95 - 99 % av forurensede sedimenter er fjernet i de behandlede områdene. I nordre del Lohavn, Pipervika mellom Rådhusbryggene og i deler av Bjørvika må imidlertid mer av sjøbunnen dekkes til før vilkårene i tillatelsen fra SFT oppnås. Kravet er tilstandsklasse 2 for prioriterte forurensninger. Disse områdene er hittil bare mudret, ikke tildekket med rene masser.

Oslo Havn KF startet høsten 2010 supplerende tildekking med ren sand i disse områdene, totalt ca. 150.000 m². Arbeidene planlegges ferdigstilt i februar 2011. KLIF bidrar med 50% av kostnadene ved tildekking i disse områdene

I småbåthavnene utføres ikke videre arbeider før forurensning/avrenning fra landsiden er kartlagt - dette arbeidet ivaretas av Friluftsetaten.

Dypvannsdeponiet ved Malmøykalven

Nedføring av mudrede masser i dypvannsdeponi ved Malmøykalven har medført en begrenset spredning av forurensning i bunnvannet inn i Bekkelagsbassenget. Vannkvaliteten i de øvre vannmasser har ikke blitt påvirket og sedimentkvaliteten rundt deponiet har ikke blitt endret. I deponiet har sedimentkvaliteten vist en markert forbedring som følge av tildekkingen. Måleprogrammet har dokumentert at nedføringen av mudrede masser ikke har medført spredning som går utover det som er forutsatt i SFTs tillatelse og at miljøbudsjettet for deponiet har blitt overholdt.

Tildekking av dypvannsdeponiet startet i siste del av november 2008. Undersøkelser av første tildekkingslag skulle avgjøre om tildekkingen kunne gjennomføres fortløpende, eller om det var behov for en konsolideringsperiode. Det ble i januar 2009 utført omfattende undersøkelser etter utlegging av det første tildekkingslaget. Basert på undersøkelsene utarbeidet NGI en rapport som viser at tildekkingen kunne videreføres uten konsolidering av underliggende masser. Tildekking av deponiet pågikk derfor kontinuerlig fram til entreprenørens avsluttet sine arbeider sommeren 2009. Målinger av tykkelsen av dekklaget har vist at det gjenstår arbeider for å oppnå SFTs vilkår på 0,4 meter tykkelse. Disse arbeidene ble igangsatt i september 2010 og planlegges ferdigstilt mars 2011.

Sluttrapport for dypvannsdeponiet, del 1 - miljø, ble sendt KLIF høsten 2009.

Oversendelse av sluttrapport del 2 - tildekkingslag - vil bli sendt KLIF når HAVs sluttkontroll viser at tildekking iht. vilkårene i KLIFs tillatelse er oppnådd.

Overvåking av deponiet vil deretter pågå i årene framover i henhold til en kontrollplan godkjent av KLIF.

6.6.4 Miljøbyen Oslo skal feie for egen dør gjennom en miljøeffektiv forvaltning

Miljøstyring

Oslo Havn KF ble i 2001 sertifisert etter miljøstandarden ISO 14001. Miljøstyringen tilrettelegger for miljøvennlig drift i Oslo Havn KF. Re-sertifisering for 3. gang ble gjennomført i 2010. Nytt dokumentstyringssystem ble anskaffet i 2010, og etter implementering i 2011 forventer dette å effektivisere miljøoppfølgingen ved blant annet enklere revidering av rutiner og bedre oversikt over sammenhengen mellom miljøaspekter – lover – rutiner.

Miljøhensyn ved anskaffelser

Oslo Havn KF har innarbeidet krav om miljøhensyn i sin anskaffelsesrutine. Det er utarbeidet et skjema vedrørende egenerklæring om miljø. Miljøkriterier er innarbeidet ved innkjøp av rullende materiell og kraner og kontormateriell. I anskaffelser hvor det er naturlig vurderes tilbydere også på miljøgodhet.

Synliggjøring av miljøinnsats i strategiske planer og årsrapporter

Oslo Havn KF har vedtatt 5 overordnede miljø- og HMS mål for 2010. Alle avdelinger er ansvarlige for å fastsette delmål forankret i de overordnede målene, samt sette tiltak for å nå målene. Mål og tiltak er synliggjort i årsrapporter og følges opp i henhold til rapportering til Ledelsens gjennomgang.

6.6.5 Oslo Havn KF skal samarbeide med byens borgere og næringsliv for et bedre miljø

Styrke samarbeidet med næringslivet

Oslo Havn KF gikk i 2010 i dialog med de tre store utenlandske fergeselskapene i Oslo havn, målet er å etablere et samarbeid om en miljøvennlig fergehavn hvor det settes felles mål og utveksles erfaringer.

6.6.6 Oslo skal bidra til å samarbeide for et bedre miljø regionalt, nasjonalt og globalt

Internasjonalt samarbeid og erfaringsutveksling på miljøområdet Oslo Havn KF er aktiv deltager i nasjonale og internasjonale miljønettverk som for eksempel nettverksgruppe for

ISO 14001, Havneforbundet, Baltic Ports Organization og Green Port. Internasjonalt deltar Oslo Havn også i miljøsamarbeid med nordiske havner, og i EU-finansierte prosjekter med en rekke europeiske havner, samt andre internasjonale konferanser om miljø og havnevirksomhet. I 2010 ble Oslo Havn KF partner i interreg-prosjektet Clean Baltic Sea Shipping, med spesielt ansvar for landstrømtemaet.

6.7 Internkontroll helse, miljø og sikkerhet og tiltak for arbeidsmiljøforbedringer

HR/HMS-området

MÅL	Ja	Nei	Kommentarer
Er det fastsatt egne mål på HMS-området?	Ja		
På hvilke lovområder er det fastsatt HMS-mål - arbeidsmiljø, brannsikkerhet, el-sikkerhet, produktkontroll , ytre mål			Arbeidsmiljø, Ytre mål
Hvis ikke det er fastsatt mål på disse områdene; hvorfor?			Vi holder oss til lov og forskrifter innenfor brann, el.sikkerhet og produktkontroll
Med utgangspunkt i målformuleringene, er det utarbeidet tiltaksplaner/handlingsplaner?	Ja		
Er handlingsplaner/tiltaksplaner innpasset i de årlige budsjetter og økonomiplan?	Ja		
RISIKOVURDERINGER			
Er det gjennomført risikovurderinger innen HMS?	Ja		
Er det iverksatt tiltak for å redusere risiko?	Ja		
REVISJON			
Er det gjennomført internt tilsyn (systemrevisjon, verifikasjoner) i egen virksomhet for å sikre at HMS-systemet fungerer som forutsatt (det spørres ikke om det har vært gjort endringer - revisjon i eget HMS-system)	Ja		

6.8 IA-avtalen

Sykefravær i %	2008	2009	2010	Endring i %-poeng 2009-2010
Menn	7,4	8	9,0	1,0
Kvinner	8,1	4,8	4,9	0,1
Totalt	7,6	7,4	8,2	0,8

Tabell 6.8 a.

1.

Det har vært en betydelig nedgang i sykefraværet for virksomhetens kvinnelige ansatte fra 2008 til 2010, og er nær halvert i denne toårsperioden.

Bedriftens mannlige ansatte har hatt en økning i sykefraværet som samlet sett medfører en økning av det totale sykefraværet.

Virksomheten har eget nærværsprosjekt hvor overordnet mål i 2010 er at Oslo Havn KF skal være en god arbeidsplass med trivsel og medvirkning for de ansatte og hvor det skal arbeides for å redusere arbeidsrelatert sykefravær og bidra til god helse. Blant annet dekkes utgifter til fysikalsk behandling for arbeidsrelatert forhold inntil folketrygdens egenandel og i tillegg utgifter til fysisk aktivitet utenfor arbeidstiden med inntil kr. 1500,- pr. år pr. ansatt.

Blant tiltakene som har vært gjennomført i nærværsprosjektet er Pilatestrening en gang i uken, i tillegg til at seks ansatte har fått være med i eget opplegg i forhold til kosthold og trening m.m.

2.

Det har ikke vært ansatt medarbeidere i 2010 med funksjonsnedsettelse.

3.

Oslo Havn KF vedtok tiltaksplan for seniorpolitikk i 2010. Det vises til tabell 6.8 a.

Seniorpolitiske tiltak	Sett kryss for det som er benyttet
Oversikt over alderssammensetninger i virksomheten	x
Seniorperspektiv i karriereplanleggingen	x
Bruk av lønnsfullmakten for å motiviere seniorer	x
Redusert stilling uten lønnskompensasjon	
Fleksibel arbeidstid som kan gjennomføres uten vesentlig ulempe for virksomheten	x
Strategisk bruk av vikarer for å forebygge helseplager hos eldre ansatte	
Fysisk tilrettelegging av arbeidsplassen	x
Hjemmekontor der dette kan gjennomføres uten vesentlig ulempe for virksomheten	x
Retrettstillinger mv.	x
Gradert AFP	x
Fagutvikling/opplæring	x
Mentorordning og fadder/veiledningsoppgaver	x
Trening i arbeidstiden som kan gjennomføres uten vesentlig ulempe for virksomheten	x
Ett års angrefrist for uttak av AFP, med tilbud om reansettelse i kommunen, uten garanti om å få tilbake samme stilling eller samme type stilling	
Annet, gi eksempel	Seniorbonus alt. seniordager

6.9 Likestillingstiltak

LIKESTILLINGSTILTAK

Er det iverksatt og planlagt liketiltak* på?			Kommentarer
	Ja	Nei	
Rekruttering	x		I alle ansettelsessaker skal det omtales i forhold til kjønn, etniske minoriteter og nedsatt funksjonsevne
Karriere- og utviklingsmuligheter		x	
Bekyttelse mot trakasering	x		Laget intern brosjyre - "Jobbing uten mobbing"

Det er i 2010 valgt nytt likestillings- og mangfoldsutvalg. Utvalget har i 2010 lagt vekt på å implementere kravene til mangfold i rekrutteringssammenheng. Det skal nå i alle ansettelsessaker redegjøres for kjønn, etniske minoriteter og nedsatt funksjonsevne.

Fra tidligere har vi mål når det gjelder likestilling:

- 30 % kvinnelige avdelings- og mellomledere (pr. 31.12.2010 - 38 %).
- Jevnere kjønnsfordeling blant høyere fagstillinger (pr. 31.12.2010 - 26 %).
- Minimum 1 kvinne i alle nedsatte prosjektgrupper.

I tillegg har vi gjennom flere år ønsket å rekruttere kvinner inn i mannsdominerte grupper. Her har søkergrunnet stått i veien. Imidlertid har HAV i 2010 ansatt og uteksaminert 1 kvinnelig kranfører.

Diskriminering		Ja	Nei
Har virksomheten en overordnet plan for tilrettelegging av tjenestetilbud til en etnisk mangfoldig befolkning?			x
Hvis ja, beskriv kort hvilke områder eller tjenestesektorer dette gjelder			
Har virksomheten benyttet brukerundersøkelser i arbeidet med å tilrettelegge tjenester?			x
Har virksomheten konsultert med innvandrersorganisasjoner e.l. i arbeidet med å tilrettelegge tjenester			x
Har virksomheten gjennomført tiltak som gir ansatte økt innsikt i eller opplæring om mangfoldsspørsmål?			x
Har virksomheten tilpassete og tilrettelagte tjenestetilbud?			
Hvis ja, gjelder dette	Informasjonstiltak (oversettelse, tolk, o.l.)		x
	Minoritetsrådgivere, linkarbeidere o.l.		x
	Samarbeid med frivillige aktører		x
	Tilpasninger til brukernes tro og livssyn		x
Har virksomheten utviklet måter å tilrettelegge tjenester som har vært særs vellykket (eksempler på best practice)			x
Beskriv kort			
Andre kommentarer			

6.10 Medarbeiderundersøkelse

Ja	Nei
	X

I 2010 er det fulgt opp tiltak fra medarbeiderundersøkelsen i 2009.

6.11 Økonomisk/administrativ tilsyn og kontroll

6.11.1 Interne kontrollaktiviteter

Oslo Havn KF har i 2010 fortsatt arbeidet med forbedring av intern styring og kontroll. Det jobbes løpende med å oppdatere rutiner iht endringer i lovverk, forbedre og forenkle eksisterende rutiner. Det er i løpet av høsten anskaffet et dokumentasjonsverktøy, som vi vil benytte i det videre arbeidet med å sikre god intern kontroll og kvalitet i alle nødvendige rutiner og dokumentasjon.

Det har også i 2010 vært fokus på effektivisering og automatisering av rapporter for å minske risiko for feil i rapporteringen. Det har også vært fokus på jevnlig og systematisk budsjettoppfølging og bruk av rapporter i den sammenheng.

Etter anbefaling fra Kommunerevisjonen er det i 2010 innført nye kontrollrutiner for å sikre riktig innrapportering og registrering av godsopplysninger som gir grunnlag for statistikk og fakturering av vareavgift.

6.11.2 Varslingsordningen

Oslo Havn KF har etablert varslingsordning i tråd med retningslinjer fra Oslo kommune. Varslingsrådet i HAV har avholdt 3 møter i 2010 på bakgrunn av blant annet mottatte varsler fra Oslo kommunes sentrale varslingsordning.

6.11.3 Merknader fra kommunerevisjonen og kontrollutvalget

Forvaltningsrevisjon Prosjekt Ren Oslofjord
Kommunerevisjonens rapport nr 9/2010 Prosjekt Ren Oslofjord ble behandlet av Kontrollutvalget 25.05.2010 i sak nr 50/2010 med følgende vedtak:

Kontrollutvalget innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Oslo Havn KF har etablert et relativt omfattende og veldokumentert kvalitetssystem for sin virksomhet og prosjekt Ren Oslofjord, men det var enkelte mangler og svakheter ved kvalitetssystemet og ved etterlevelsen av dette.

Bystyret forutsetter at Oslo Havn KF i fremtidige prosjekter sikrer tilstrekkelig kvalitetsstyring, herunder iverksetter tiltak i tråd med anbefalingene i Kommunerevisjonens rapport 9/2010 *Prosjekt Ren Oslofjord*.

Bystyret tar for øvrig Kommunerevisjonens rapport 9/2010 og kontrollutvalgets vedtak til orientering.

Oslo Havn KF har tatt anbefalingene fra Kommunerevisjonen til etterretning.
Det er ikke mottatt merknader fra kommunerevisjon eller kontrollutvalg.

6.12 Anskaffelser

Anskaffelsesarbeidet i HAV er organisert med dedikerte ressurser som har et spesielt ansvar

for å tilføre organisasjonen tilstrekkelig kompetanse innen innkjøpsfaget samt styrke regelverk- og rutinedisiplinen i virksomheten. Dette ansvaret er tillagt økonomiseksjonen i administrasjonsavdelingen. Det er likevel den enkelte avdeling og avdelingsdirektør som er ansvarlig for gjennomføringen av anskaffelsen.

Alle anskaffelser gjennomføres etter grundig gjennomgang av behov. Det er etablert tverrfaglige grupper for alle anskaffelser for å gjøre best mulig anskaffelser i hver sak.

Det siste året har kommunerevisjonens gjennomganger av anskaffelsesområdet i HAV ikke avdekket vesentlige feil eller mangler. Dette mener vi er et resultat av at vi har etablert gode og effektive rutiner for dette området. Det er blant annet etablert en rutine for kvalitet- og stikkprøvekontroll. Denne kontrollrutinen innebærer at innkjøpsgruppen gjennomfører en kvalitetskontroll av alle registrerte anskaffelser i HAV. Denne kvalitetskontrollen gjennomføres og dokumenteres en gang hvert tertial, dvs tre ganger i året. Hver gjennomgang rapporteres til administrasjonsdirektør som legger saken fram i ledermøtet. Rapporter som går til ledermøtet oppsummerer de gjennomførte anskaffelsene, om disse er utført ihht etablerte rutiner og avvik blir kommentert. Rapporten inneholde også forslag til eventuelle forbedringstiltak.

Det er i 2010 gjennomført kvalitetskontroller for 1., 2. og 3. tertial. Resultatene av disse gjennomgangene er tatt opp i ledermøte og vi mener denne rutinen fungerer etter forutsetningene.

I forbindelse med saken om strakstiltak på anskaffelsesområdet (byrådssak 1090.09) er det vedtatt rutine for årlig rapportering til av arbeidet (tiltak og resultater) til styret. I 2010 er dette rapportert i havnestyresak 60/10.

Oslo kommune har vedtatt en ny konsernovergripende anskaffelsesstrategi, gjeldende for årene 2010-2012. Anskaffelsesstrategien skal legge grunnlag for en felles overordnet tenking og atferd slik at kommunens anskaffelser effektivt bidrar til at kommunen når sine mål. Strategien legger også føringer for arbeidet med å redusere mulighetene for korrupsjon og misligheter. Utviklings- og kompetanseetaten har utarbeidet en plan for implementering av anskaffelsesstrategien, og HAV vil starte arbeidet med å utarbeide og implementere lokale tiltaksplaner i første halvår 2011.

Det er i 2010 registrert 58 anskaffelsessaker over kr 100.000, hvorav 17 saker over kr 500.000.

Den lokale handlingsplanen er under utforming og vil foreligge innen fristen 1. april 2011.

Oslo Havn KF har i mange år hatt en godkjennelsesrutine for alle anskaffelser. Det nye kontraktstrategidokumentet sammenfaller i stor grad med det tidligere godkjennelseskjemaet. Godkjennelsedokumentet er innarbeidet i ny mal og byttet tittel til kontraktsstrategi.

Oslo Havn KF mener allerede å ha gode rutiner og praksis på anskaffelsesområdet, - som nå blir fornyet og videreutviklet med lokal handlingsplan i tråd kommunens nye anskaffelsesstrategi.

6.13 Forvaltning av kunstverk i Oslo kommunes virksomheter

Endringer i løpet av 2010								
Type	Antall kunstverk 2009	Innkjøp 2010	Ikke funnet	Gjenfunnet	Skadet	Stjålet	Retur KUL	Totalt
Grafikk	54		7					61
Maleri	5		2					7
Skulptur	1							
tekstil	1							
Foto								
Diveres	22		1					
Totalt	83	0	10	0	0	0	0	93

Meldinger til Kulturetaten i 2010 i forbindelse med forvaltningen	Ja	Nei	Antall
Instruksen pkt. 5: Har virksomheten meldt fra om flytting av kunstverk?		X	
Instruksen pkt. 6: Har virksomheten meldt fra om lagring av kunstverk?		X	
Instruksen pkt. 7: Har virksomheten returnert kunstverk til Kunst i Oslo?		X	
Instruksen pkt. 10: Har virksomheten meldt fra om skader og vedlikehold?		X	
Instruksen pkt. 11: Har virksomheten meldt fra om bygningsmessige inngrep og endringer?		X	
Instruksen pkt. 12: Har virksomheten meldt fra om behov for kassasjon av kunstverk?		X	
Instruksen pkt. 13: Har virksomheten meldt fra om tyveri av kunstverk?		X	
Instruksen pkt. 14: Har virksomheten meldt ra til KUL i forkant av erverv av kunstverk?		X	
Instruksen pkt. 15: Er alle kunstverk merket med OKK nr.?	X		

6.14 Rekruttering av lærlinger

HAV har ikke inngått kontrakt med lærlinger i 2010.
HAV har ikke i 2010 søkt godkjenning for nye lærefag.

6.15 Oppfølging av anmerkninger fra Helse- og sosialombudet.

Oslo Havn KF har ikke mottatt anmerkninger fra Helse- og sosialombudet.

6.16 Terminering av kontrakter på Sjursøya oljehavn

I 2005 inngikk Oslo Havn KF avtaler om terminering av leiekontrakter med 3 oljeselskaper på Sjursøya. Avtalene gjorde det mulig for oss å utvikle containerhavn på områder som tidligere ble benyttet til oljehavn. For å kunne fullføre containerhavnutbyggingen, er det nødvendig at også Statoil Norge AS fraviker sitt område på Sjursøya Vest, og i 2010 ble det inngått kontrakt om slik fravikelse. Avtalen innebærer at selskapet fraflyter sitt område høsten 2012. Fra dette tidspunktet vil oljeterminalen være begrenset til Sjursøya Øst.

6.17 Avståelse av grunn

Oslo Havn KF har ikke avstått grunn i 2010.

6.18 HAV Eiendom AS

Oslo Havn KF opprettet i 2003 et datterselskap, HAV Eiendom AS, som skal delta i byutvikling av havnekassens eiendommer i Bjørvika-området. Eva Hagen er selskapets administrerende direktør.

Selskapets aktiviteter har i 2010 vært preget av utvidete arbeidsoppgaver både i bredde og dybde.

Den betydeligste planoppgaven har vært å slutføre detaljreguleringsforslaget for Munch – Deichmanområdet. Foruten å ivareta Oslo kommunes interesser når det gjelder forslagsstillerrollen for de to kulturbyggene, inneholder planen også mange av HAV Eiendoms mest sentrale og verdifulle tomter. Som underlag for planforslaget er det utarbeidet alternativstudier for egne byggefelt på skisseprosjektnivå. Reguleringsplanarbeidet innebar konsekvensutredningsplikt rundt sentrale alternativvalg. Dette betød at fasene planprogram med offentlig ettersyn, planskisse og innsending av endelig planforslag ble avvirket i løpet av 2010. Generalforsamlingsvedtaket som åpnet for bygging av 400-500 studentboliger er videreutviklet gjennom et skisseprosjekt og innarbeidet i en del av byggefelt A9 i planforslaget.

To andre planarbeider er igangsatt for fullt i 2010, dette gjelder:

En byplanstudie av Grønlikaia sør som grenser mot Sydhavna med sin Buffersone mellom byutvikling og havnevirksomhet. Her er planforutsetningene endret gjennom vedtaket av Sydhavnplanen, og Oslo Havn KF har satt i gang et planarbeid for sin Buffersone som gjør koordinering nødvendig.

En konseptutvikling av A4 og A5-feltene ved henholdsvis Havnelageret og Børsen. Denne bygger i første fase på de mest interessante besvarelsene på det parallelloppdraget for operaens omgivelser som HAV Eiendom gjennomførte i 2008.

Selskapet tok i 2010 spranget fra en organisasjon med hovedvekt på utvikling og salg av tomter til en gjennomføringsorganisasjon:

HAV Eiendom AS har overtatt prosjektleder- og gjennomføringsansvaret for anlegget av skipsstøtstvollen som beskytter den kommende bebyggelsen ytterst på Sørengutstikkeren. Bjørvika Infrastruktur AS har tidligere drevet dette prosjektet på vegne av HAV Eiendom. Anlegget, som startes opp våren 2011, er en viktig brikke i oppfyllelsen av Miljøoppfølgingsprogrammet i Bjørvika, der stedlige masser fra Oslo kommunes Midgardsormprosjekt skal gjenbrukes lokalt til å bygge opp vollen. Prosjektet innebærer derfor også en komplisert logistikk rundt mellomagerdeponier.

Selskapet har også fulgt opp målsettingen om å gjøre arealer i Bjørvika som ikke er belagt med anleggsvirksomhet tilgjengelig for Oslos befolkning, ved å åpne øya A11 sør for operaen gjennom sommeren 2010. Dette medførte investeringer i infrastruktur, en enkel landskapsetablering og provisorisk lokale for servering, konserter osv. Samarbeidspartner var selskapet Sukkerbiten AS eiet av Øya-festivalen.

I tråd med forutsetningene i stiftelsesvedtaket er det i 2010 gjennomført en ekstern vurdering av selskapet. Som følge av forslag til tiltak i denne vurderingen har havnestyret tatt initiativ til å foreta en vedtektsendring som innebærer at det ikke lenger skal være krav om representasjon fra havnestyret i selskapets styre. Det er i den forbindelse sendt brev til Fiskeri- og kystdepartementet som må gi tillatelse til slik vedtektsendring. På bakgrunn av

anbefalingene i rapporten ble det også ved ekstraordinær generalforsamling i desember 2010 foretatt noen endringer i selskapets styre. Det nye styret består av følgende personer:

Anne Sigrid Hamran (styreleder)
 Petter Elvestad
 Kari Gjestebø
 Judit Østrem
 Sveinung Lunde
 Stein Wessel-Aas
 Lise Grette

Det er videre vedtatt en rapporteringspakke hvor selskapet rapporterer status økonomisk situasjon til morselskap tertialvis. Bakgrunnen for disse tiltakene er å styrke oppfølging av selskapet fra administrasjonen i HAV's side.

6.19 *Rettsaker*

Statsadvokatene i Oslo tok våren 2009 ut tiltale mot bl.a. Oslo kommune, Oslo Havn KF og vår prosjektleder for overtredelse av forurensningsloven og straffeloven i forbindelse med gjennomføring av vårt prosjekt Ren Oslofjord. Tingrettsaken ble gjennomført i perioden 2.11. – 18.12.2009. Kommuneadvokaten og advokat Frode Sulland la på vegne av henholdsvis Oslo kommune, Oslo Havn KF og vår prosjektleder ned påstand om frifinnelse, og frifinnelsesdom ble avsagt 1.2.2010. Saken mot vår prosjektleder ble ikke anket. Påtalemyndigheten anket imidlertid avgjørelsen mot Oslo kommune, Oslo Havn KF til Borgarting lagmannsrett som ved beslutning av 29.9.2010 nektet å ta saken opp til avgjørelse. Saken ble etter dette anket til Norges Høyesterett som ved kjennelse av 6.12.2010 forkastet påtalemyndighetens anke. Tingrettens frifinnelsesdom er etter dette rettskraftig.

6.20 *Internasjonalt samarbeid*

Oslo Havn KF deltar i internasjonalt samarbeid på flere plan. Samarbeidet skjer dels gjennom Norsk Havner, gjennom Oslo kommunes internasjonale samarbeidsavtaler og ved deltakelse i internasjonale prosjekter.

På vegne av og sammen med Norske Havner representerer vi foreningen i flere av European Sea Port Organisation (ESPO) sine komiteer. ESPO fungerer bl.a. som høringsinstans for EU-kommisjonen. Vi deltar også i de internasjonale organisasjonene International Navigation Assosiation (PIANC), International Association of Cities and Ports (IACP) og International Assosiation of Ports and Harbours (IAPH).

6.21 *Tilskudd fra havnekassen*

Det ble i 2010 innvilget slik økonomisk støtte/tilskudd fra havnekassen:

Redningsselskapet	kr	50.000,-
Norsk Sjøfartsmuseum	kr	30.000,-
Skonnerten Svanen	kr	12.000,- (ettergivelse av slippleie)
Mohawks venner	kr	100.000,-
Fartøylaget KNM Alta	kr	40.000,-

Stiftelsen Christian Radich	kr	100.000,-
Norsk Veteranskibsklubb	kr	40.000,-
Miljøinformasjon frivillige org.	Kr	75.000,-
Fregatten KNM Fridtjof Nansen	<u>kr</u>	<u>40.000,-</u>
Til sammen	<u>kr</u>	<u>487.000,-</u>

I tillegg har HAV i 2010 gitt støtte til Oslo Maritime Kultursenter i form av fritak for kaiavgift etc. og gratis disponering av lokaler og parkeringsplasser for til sammen kr 0,485mill. Christian Radich ble i 2010 innvilget slikt fritak for kr 0,385 mill.

Til sammen utgjorde økonomiske støttebevilgninger, fritak for avgifter og leievederlag samt ettergivelse av vederlag og avgifter til sammen kr 1,484 mill. i 2010.

6.22 Andre spørsmål fra byrådet/bystyret

Det er ingen spørsmål som skal utkvitteres.

Bernt Stilluf Karlsen
havnestyrets leder

7 VEDLEGG

ÅRSBERETNING 2010

Investeringsprosjekter 2010

Prosjekt nummer	Prosjektnavn	1		2		3		4		5		6		7		8	
		Inv.fond 01.01.10	Bruk avsetning	Opprinnelig budsjett	Justert budsjett	Regnskap 31.12 2010	Avvik Regnskap budsjett (4-5)	Strykninger	Inv.fond 31.12.10								
	Vesthavna	1 000	166	2 900	10 800	8 287	2 513	-1 023	2 489								
80201900	Hjortnes				600	0	600		600								
80202000	Akershustranda				300	0	300		300								
80700500	Byutvikl. Hjortnes-Filipstad	1 000	166	500	500	666	-166		834								
80205200	Tjuvholmen, salgsutg			400	400	0	400	-400	0								
80500300	Vippetangen			1 000	1 500	100	1 400	-623	777								
80300400	Revierkaia			1 000	7 500	7 521	-21		-21								
	Sydhavna (inkl. kraner)	43 066	1 241	30 660	44 896	30 159	14 737	-916	56 887								
80900100	Kongshavn	1 000		2 500	7 100	9 112	-2 012		-1 012								
80401000	Sjursøya	39 312		18 320	18 320	15 392	2 928		42 240								
80202700	Sjursøya - oljehavna				4 525	1	4 524		4 524								
80401465	Fisketerminal - Skur 75				2 100	1 634	466	-466	0								
80400700	Kneppeskjær				990	40	950	-450	500								
80203100	Ormsund	2 754	1 241	5 000	246	1 487	-1 241		1 512								
80401460	Ormsund, riving skur 96				1 000	0	1 000		1 000								
80500400	Randsoner			440	440	115	325		325								
80500700	Kraner			4 400	7 245	988	6 257		6 257								
81000700	Ekstraord påkostning				2 930	1 389	1 541		1 541								
	Ren Oslofjord	17 822	10 084	0	10 500	13 834	-3 334	0	14 488								
80203000	Ren Oslofjord	17 822	10 084	0	10 500	20 584	-10 084		7 738								
80203000	Ren Oslofjord-bidrag					-6 750	6 750		6 750								
	Farled og div. mindre pro	0		8 000	8 350	1 279	7 071	0	7 071								
80202900	Farled, fyrpunkter			1 000	1 000	0	1 000		1 000								
80700900	Landstrøm			3 500	3 500	9	3 491		3 491								
80700300	Maritim kulturminneplan				250	52	199		199								
80900200	Kartlegging sjøbunn/land				100	1	99		99								
81000100	Katodisk beskyttelse			3 000	3 000	1 218	1 782		1 782								
80700400	ISPS-tiltak			500	500	0	500		500								
	Planlegging/omstrukt.	0		3 300	1 580	343	1 237	0	1 237								
80202100	Oslo havneplan			300	580	0	580		580								
80201600	Omstruktur.plan			3 000	1 000	343	657		657								
	IKT og annet utstyr	10 157	7 303	17 510	8 310	13 009	-4 699	1 200	6 658								
81000600	Flyt. Materiell	9 500	7 303	9 500	0	7 303	-7 303	3 129	5 325								
80700100	Rull. Materiell				450		450		450								
80200900	IKT-utstyr	657		3 400	3 400	2 128	1 272	-1 929	0								
81000200	Vannbil renhold			400	400	0	400		400								
81000300	Befaringsbil adm			210	210	229	-19		-19								
81000400	Elevatorbil			3 500	3 350	3 349	2		2								
81000500	Liten lastebil verksted			500	500		500		500								
	SUM	72 045	18 795	62 370	84 436	66 912	17 524	-739	88 830								

Nedenfor er kun prosjekter med et budsjett på kr. 2,000 mill eller mer i 2010 omtalt.

Vesthavna

Prosjektnr. 80300400 Revierkaia

Gjelder oppgradering av Revierkaia i forbindelse med E18-anlegget. Det er engasjert konsulent til estetisk veileder for området. Det er betalt kr. 6,500 mill. til Statens vegvesen Region Øst for fortøyningspunkt på Revierkaia nord.

Det er i 2010 medgått kr. 6,519 mill. av et budsjett på kr. 1,000 mill. Merforbruket skyldes fortøyningspunktet. Det var tidligere budsjettert og planlagt budsjettert til dette formålet, men ved en inkurie ble ikke dette videreført i 2010-budsjettet. Dette ble tatt opp i forbindelse med egen sak om budsjettendringer.

Sydhavna

Prosjektnr 80900100 Kongshavn, nye kaier

Utkast til foreløpig forprosjekt foreligger. Endelig forprosjekt utarbeides når resultater fra grunnundersøkelsene foreligger (vår 2011).

Grunnundersøkelser på land og i sjø pågår. Miljøundersøkelser på land og i sjø samt kjemisk analyse av prøver gjennomført. Instrumentering for måling av deformasjoner i dagens fylling gjennomført, måling av deformasjoner pågår iht. planen.

Det er i 2010 medgått kr 8,492 mill. for gjennomføring av arbeider for ovenstående tiltak.

Prosjektnr. 80401000 Sjursøya containerterminal

Gjelder supplerende og avsluttende arbeider på Sjursøya containerterminal trinn 1; dvs. opparbeidelse av randsoner, forberedende arbeider for Sjursøya trinn 2, ut-bygging av Verkstedsområdet samt slutføring av opparbeidelse av areal for midlertidig containerterminal på Sjursøya vest. I det følgende er de viktigste aktivitetene angitt:

- Det er utført bistand i forbindelse med forhandlinger om oljehavna
- Sanering Sjursøya: OBREs garasje i vest, samt gammelt kompressorhus ved verkstedet er revet.
- Utfylling Sjursøybukta: Sluttoppgjør med entreprenør er gjennomført. Kulvertvanger og arealopparbeidelse er slutført.
- Areal og infrastruktur: Oppfølging av garanti- og etterarbeider for Sjursøya containerterminal. Sluttoppgjør forberedes.
- Areal til midlertidig containerterminal Sjursøya vest: Oppsetting av gjerder og lysmaster for arealbelysning er utført. Et mindre område i nord er opparbeidet og tillagt terminalen. Tilsvarende opparbeidelse i syd pågår.
- Havnevei, havnespor og infrastruktur: Utforming av ny atkomst Sydhavna er bestemt. Evt. beliggenhet av Hafslund fjernvarmesentral på Kongshavn er uavklart. Utført prosjektering revideres.
- Verkstedsområdet: Utsendelse av anbudsdokumenter med detaljtegninger for ombygging av verkstedet og ny garasje forberedes. Gjennomføring er noe forsinket grunnet behov for avklaringer av program.
- Buffersone Sjursøya Vest: Fylling pågår i egen regi. Det er totalt mottatt ca. 400.000 m³ siden oppstart august 2008 (inkl. masser til motfylling for kai). Fylling i sjø antas ferdigstilt februar 2011.

- Ny pelekai Sjursøya syd: Forberedende arbeider for byggetrinn 2 - etablering av motfylling. Arbeidene ble igangsatt medio mai 2010 og ferdigstilt i desember.

Det er i perioden medgått kr. 22,254 mill. av et budsjett på kr. 18,320 mill. samt fond på kr. 39,313 mill.; totalt kr. 57.633 mill. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket oppstart av tiltak på verkstedsområdet.

Prosjekt nr. 80203100 Ormsund

Gjelder oppfølging av støymåler i Bekkelagsskråningen, tilrettelegging og publisering av støydata samt utredning og gjennomføring av skjermingstiltak for støyutsatt bebyggelse i nærområdet til terminalen. Oppfølging av støyproblematikken mot Bydel Nordstrand og Fylkesmannen i Oslo og Akershus.

Det er i 2010 medgått kr. 1,5 mill av totalt disponibelt kr 3,000 mill (budsjett på kr. 5,000 mill + investeringsfond på kr. 2,754 mill - budsjettjusteringer på kr -4,754 mill gir totalt disponible midler på kr. 3,000 mill).

Prosjektnr 81000700 Ekstraordinær påkostning

Gjelder heving av 90 m fundament på indre kranspor på Grønlikaia, pga store setninger i grunnen

Det er i 2010 medgått kr. 1,541 mill av totalt disponibelt 2,930 mill.

Ren Oslofjord

Prosjektnr 80203000 Ren Oslofjord

Arbeidene med supplerende tildekking av dypvannsdeponiet ble iverksatt september 2010 og forventes ferdigstilt mars 2011. Arbeidene ble avbrutt oktober 2010 for å prioritere tynntildekking i Pipervika, Lohavn og deler av Bjørvika - disse arbeidene antas ferdigstilt februar 2011. Tynntildekkingen gjennomføres etter pålegg av Klif, som vil dekke inntil 50% av anslåtte kostnader på 13,500 mill. Midler til HAVs andel av kostnadene ved tynntildekkingen ble bevilget av havnestyret oktober 2010.

Det er i 2010 bokført en kostnad på i alt kr 20,584 mill. av totalt disponibelt kr. 28,322 mill.

Farled og diverse mindre prosjekter

Prosjekt 80700900 Landstrøm

I 2010 ble det gitt tilsagn om kr 2,000 mill til bidrag i Landstrømsprosjektet til fremføring av strømkabler til Hjortnesterterminalen. Pengene forventes ikke utbetalt før i 2011 når anleggsarbeidene blir gjennomført. Medgåtte penger i 2010 er kun små administrative utgifter.

Det er i 2010 medgått kr. 0,009 mill av totalt disponibelt 3,500 mill.

Prosjektnr. 81000100 Katodisk beskyttelse

Det er startet et program for å ivareta kaiers tekniske standard. Dette skal sikre våre betong- og spuntveggskaiers i lang tid. Vi passiviserer armeringsstålet ved å påtrykke en elektrisk spenning slik at stålet ikke kan ruste.

Ormsundkaias 1. byggetrinn på 250m er under arbeid og med dette systemet.

Det er i 2010 medgått kr 1,218 mill av totalt disponibelt kr 3,000 mill.

IKT og annet utstyr

Prosjekt 80200900 IKT utstyr

Gamle servere er erstattet med nye virtualiserte servere som gir bedre driftssikkerhet og mindre strømforbruk. Det er også anskaffet ny programvare – Extractor for radar – som digitaliserer radarbildene, denne programvaren gir bedre radarbilder enn tidligere hvor det ble benyttet analog løsning. Det er også anskaffet dokumentasjonssystem fra Extend.

Det er i 2010 medgått kr 2,128 mill av totalt disponibelt kr 4,057 mill.

Prosjekt 81000400 Elevatorbil

Gjelder kjøp av ny Elevatorbil som erstatter en Scania lift fra 1988. Elevatorbilen kan brukes både under og over bakkenivå. Over bakkenivå har den en arbeidshøyde på 45 meter for å nå opp til kraner og lysmaster, og under bakkenivå inntil 6 meter, noe som er viktig med tanke på inspeksjoner under kaianleggene.

Det er i 2010 medgått kr 3,349 mill av totalt disponibelt kr 3,500 mill.

Investeringsprosjekter 2010

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Inv.fond 01.01.10	Bruk avsetning	Opprinnelig budsjett	Justert budsjett	Regnskap 31.12.2010	AVVIK Regnskap budsjett (4-5)	Strykninger	Inv.fond 31.12.10
Vesthavna	1 000	166	2 900	10 800	8 287	2 513	-1 023	2 489
Sydhavna (inkl. kraner)	43 066	1 241	30 660	44 896	30 159	14 737	-916	56 887
Ren Oslofjord	17 822	10 084	0	10 500	13 834	-3 334	0	14 488
Farled og div. mindre pro	0	0	8 000	8 350	1 279	7 071	0	7 071
Planlegging/omstrukt.	0	0	3 300	1 580	343	1 237	0	1 237
IKT og annet utstyr	10 157	7 303	17 510	8 310	13 009	-4 699	1 200	6 658
Sum	72 045	18 795	62 370	84 436	66 912	17 524	-739	88 830