

ÅRSRAPPORT 2005



Oslo kommune
Oslo Havn KF



with english summary





INNHold

Havnedirektøren har ordet	2
Dette er Oslo Havn KF	3
Overordnede planvedtak	13
Prosjektstatus	17
Resultater 2005	21
Økonomi	27
Noter	36
Organisasjon, miljø og service	43
English summary	47

Havnedirektøren har ordet

2005 var et spennende år for Oslo Havn KF (HAV). Et år der vi virkelig begynte å se Fjordbyen endre byens havn, slik den har vært Oslos møte mellom vann og gater i uminnelige tider. Fra Ormsund til Vippetangen gjennomgår hele området en forvandling som innebærer sanering av gammeldagse arealekstensive havneområder, bygging av ny effektiv havn, moderne og vakre havneskur og oppgradering av overgangssonene.

2005 var også det store jubileumsåret da vi feiret 100 årsdagen for Kong Haakons ilandstigning 25. november 1905 på Vippetangen. I juni feiret vi dette da vår egen kongefamilie, og den svenske kongefamilien ankom Hønnørbygga, omkranset av tidenes flåtebesøk i Oslo Havn.

Parken og bade- og fiskeplassen som avslutter Ormsundterminalen og som stod ferdig vinteren 2004 er blitt en suksess for nærområdet, og ble i 2005 utvidet med en spennende utkikksplass på Skakkeberget.

Kneppeskjær er bygd ut med nye kaier, og et nytt skur for stykkgoods som overtar trafikken fra Tjuvholmen og fra Grønlia. Skuret representerer en ny generasjon av havnebygninger der estetikk og arkitektur er tillagt vesentlig vekt.

Store deler av Sjursøya og hele Grønlia er sanert, historiske skur, jernbanespor, installasjoner og tanker er revet. Byens karakteristiske skyline fra sjøen er i ferd med å bli endret og havneskurene langs Ekebergskrånningen er et minne. Store deler av havnas arealer er nå for en periode anleggsområde for Bjørvikatunnelen og operaen reiser seg som det synlige bevis på en ny bydel.

Bystyrevedtaket i 2003 om lokalisering av utenlandsfergene, la grunnlaget for en større oppgradering av fergeterminalen på Revierkaia, og 25. november var kveldsmørke og snødrev rammen rundt gjenåpningen som ordføreren stod for. DFDS og Stena Line tente en julegran som nå årvisst skal møte passasjerene når de kommer til Norge, og Oslo Havn KF forvandlet kornsiloen til et lysorgel i en uke. Fergeterminalen er beplantet med trær og busker og både gammel kaistein og nyhugget granitt er tatt i bruk til glede for de mange passasjerer som ferdes her. Vippetangen er nå blitt den viktigste fiskeplassen i sentrum etter at Grønlia og Sjursøya er stengt for allmennheten.

Tjuvholmen er i ferd med å reise seg som et nytt byområde, og i 2005 gjennomførte vi sammen med ROM eiendom et omfattende arkitektoppdrag for å legge til rette for fremtidig byutvikling på Filipstad.

I januar 2005 var mottaksstasjoner for skipsavfall på plass, og året ble brukt til å forberede tiltak for å få sjøbunnen og vannet rent i havnebassenget. Året ble avsluttet med bystyrevedtak og endelig vedtak i Miljøverndepartementet om deponeringsløsning.

Effektiviteten økte på alle våre havneterminaler, og gjennomsnittlig containerløft per time er nå høyt og stabilt. Godstrafikken flatet ut i 2005 etter år med økning. Dette omfatter blant annet en nedgang i eksportlast fra Oslo, men en økning i gods med ferger. Arealutnyttelsen både på arealer og bygninger er kraftig øket.

Oslo Havn KF har de siste årene arbeidet systematisk med omstilling av organisasjonen og alle avdelinger er nå gjennomgått. Antall avdelinger og seksjoner har gått ned, og antall ledere og ansatte er betydelig redusert. Vi har færre møter, vi er færre på møtene, og administrasjonen er lokalisert på færre steder. De ansatte og fagforeningene har bidratt betydelig med å løse de utfordringene dette gir med hensyn til arbeidsmiljø og belastninger.

Vi ser frem til videre år med balansert utvikling av både havna og byen.

Anne Sigrid Hamran

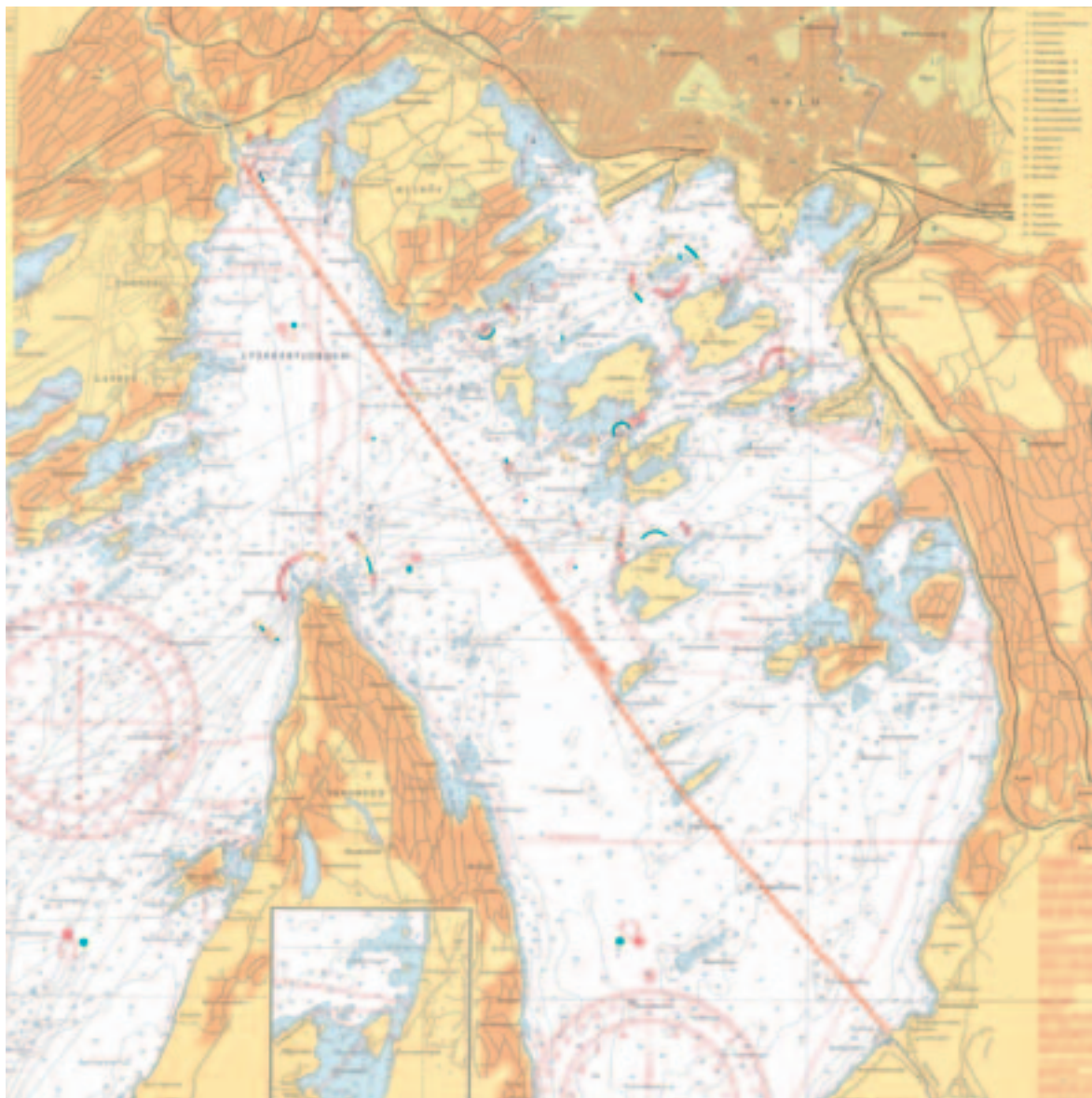
Anne Sigrid Hamran
havnedirektør





Dette er Oslo Havn KF

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 havnedistriktet, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på økonomisk og miljømessig god måte.



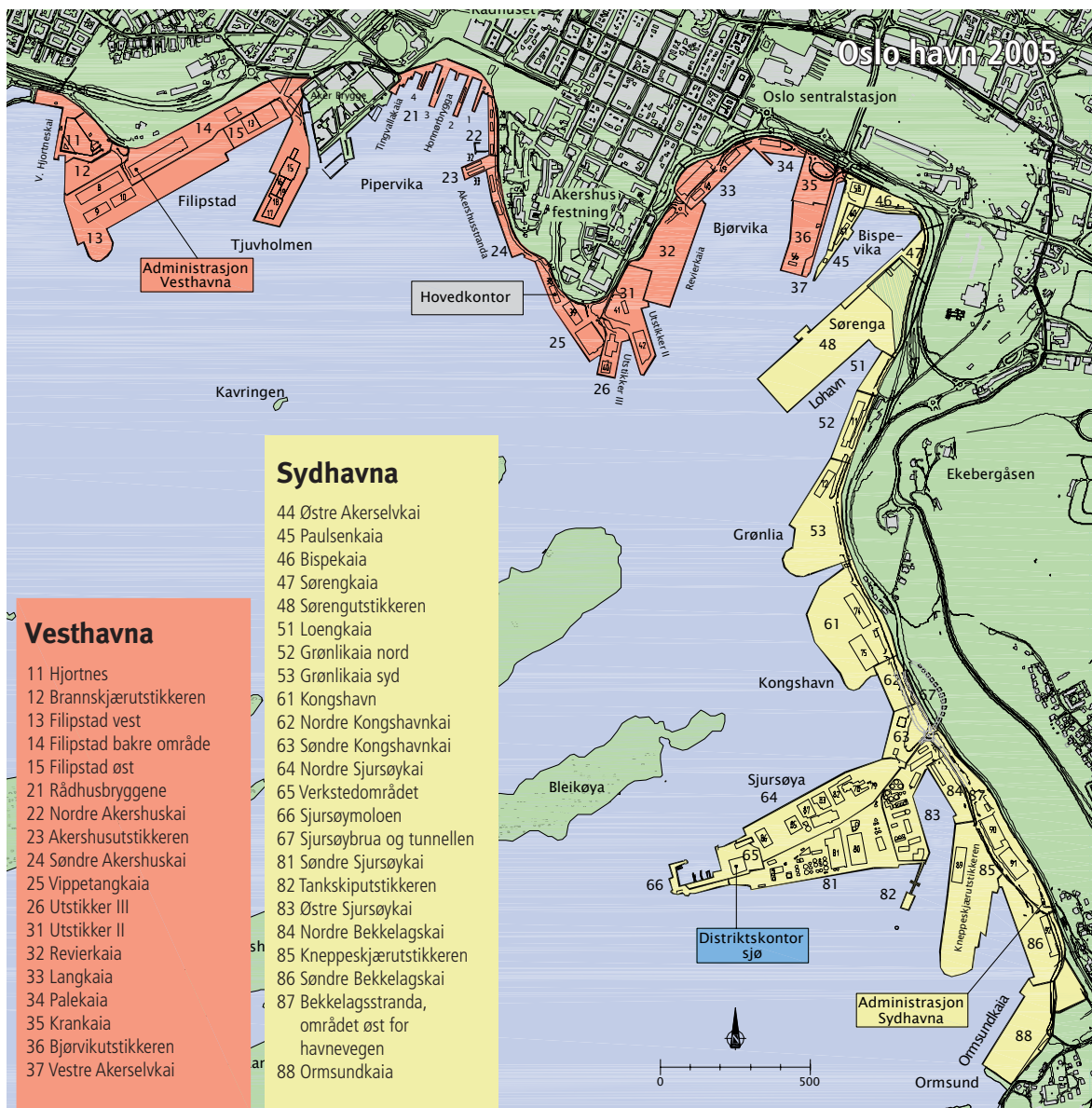
Kartgrunnlag: Sjøkart nr. 401 fra Statens Kartverk Sjø, Gjengitt med tillatelse nr. 535/06.

OSLO HAVN

Oslo havn ligger på 59° 54' nordlige bredde og 10° 45' østlig lengde innerst i den 109 km lange Oslofjorden. Det sjøterritorium som utgjør Oslo havnedistrikt begrenses mot sørvest av en rett linje trukket fra Oslos grense mot Bærum i Lysakerselvas utløp rett til sørs spissen av Store Skjærholmen. Videre derfra en linje trukket rett til Oslos grense mot Oppegård i Gjersjøelvas utløp. Mot øst og nord begrenses havnedistriktet av fastlandet, og i Akerselva av sørsiden av krysset Bispegata – Nylandsveien.

OSLO PORT

The Port of Oslo is situated 59° 54' North and 10°45' East, innermost in the 109 km long Oslo fjord. The sea territories which encompass The Port of Oslo area are bordered to the South West, by a straight line which stretches from Oslo's boundary with Bærum at the mouth of the Lysakerelva (River Lysaker), straight to the southern tip of Skjærholmen. From here a line is stretched directly to Oslo's boundary with Oppegård at the mouth of the Gjersjøelva (River Gjersjø). To the East and North the port district is bounded by land, and in Akerselva it is bounded by the southern side of the Bispegata – Nylandsveien crossing.



Havneanlegg

Land areal	1 207 039 m ²
Havneområdets grense mot sjøen	39 300 m
Total kailengde	10 296 m
Kailengde med vanddybde 8,0-13,0 m	3 186 m
Kailengde med vanddybde 5,0-7,9 m	4 425 m
Kailengde med vanddybde 2,0-4,9 m	2 685 m
Totalt gulvareal i lagerhus og andre bygninger	87 259 m ²
Jernbanespor i havneområdet	1 545 m

Havneutstyr

Kraner	
Portalkraner - 6 tonn til 23 tonn	4 stk
Mobile kraner - inntil 23 tonn	1 stk
Stasjonær kran - inntil 200 tonn	1 stk
Containerkraner for ISO-containere - inntil 40 tonn	4 stk
Stablekraner - inntil 40 tonn	4 stk
Ro/ro ramper:	
Faste	12 stk
Flytende med anløp fra to sider	2 stk

Port Facilities

Port area	
Sea frontage of Port District	
Total length of quays	
Total length of quays with depth 8,0-13,0 m	
Total length of quays with depth 5,0-7,9 m	
Total length of quays with depth 2,0-4,9 m	
Total floor area in warehouses and other buildings	
Total length of rails within the port	

Port Equipment

Cranes	
Portalcranes 6 tonnes up to 23 tonnes	4 stk
Mobile cranes up to 23 tonnes	1 stk
Stationary crane up to 200 tonnes	1 stk
Special container cranes ISO-containers up to 40 tonnes	4 stk
Rubber Tyre Gantry cranes up to 40 tonnes	4 stk
Ro/ro ramps:	
Permanent	12 stk
Floating	2 stk

FORMELL STATUS

Oslo Havn KF er et kommunalt foretak under Byrådsavdeling for miljø og samferdsel i Oslo kommune. Foretaket har eget styre i henhold til lov.

LOVGRUNNLAG

Virksomheten i Oslo Havn reguleres av havne- og farvannsloven av 08.06.1984, forskrift om bruk av og orden i Oslo havnedistrikt vedtatt av Oslo havnestyre 23.05.1995 og godkjent av Kystdirektoratet 22.06.1996, vedtekter for Oslo Havn KF fastsatt av Oslo bystyre 26.05.2004 og forskrift om sammensetningen av og myndighet for Oslo havnestyre av 31.10.1995.

FORMÅL

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 havnedistriktet, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på økonomisk og miljømessig god måte.

ØKONOMISKE FORUTSETNINGER

De økonomiske forutsetningene for havnevirksomheten er gitt gjennom havne- og farvannsloven, som blant annet fastsetter at alle havnekassens midler kun skal benyttes til havneformål. Havnens brukere betaler for bruk av Oslo Havn KFs kaier og skur med videre i henhold til regulativ som fastsettes av havnestyret. Havne- og farvannsloven med forskrifter fastsetter særskilte regler for betaling i form av avgifter for bruk av farled, kaifront og kaiareal i havnen. Avgiftene vedtas som en forskrift og dokumenteres i et eget avgiftsregulativ. Betaling for bruk av kran- og andre tjenester betegnes som vederlag og dokumenteres i et eget vederlagsregulativ. Oslo Havn KFs budsjett vedtas av bystyret. Eventuelle endringer gjennom behandlingen i bystyret skal ifølge gjeldende regler forelegges havnestyret før endelig avgjørelse.

FORVALTNINGS- OG MYNDIGHETSUTØVELSE

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

HAVNESTYRET

Havnestyret er oppnevnt i henhold til statlig forskrift av 31. oktober 1995 om sammensetning av og myndighet for Oslo havnestyre. Styret består av 19 medlemmer. 17 medlemmer har stemmerett, 2 er uten stemmerett (representantene fra Staten ved Kystverket og fra Forsvaret). Av de stemmeberettigede er 12 medlemmer politisk oppnevnt: 9 fra Oslo og 1 representant oppnevnt av hvert av fylkene Akershus, Oppland og Hedmark. 2 medlemmer er representanter for brukerne og 3 medlemmer er valgt av og blant de ansatte.

EIENDOMSSELSKAPET HAV EIENDOM AS

Oslo Havn KF opprettet i 2003 datterselskapet HAV Eiendom AS som skal delta i byutvikling av havnekassens eiendommer i Bjørvikaområdet. HAV Eiendom AS har en aksjekapital på kr 100.000,-. Selskapet utarbeider egen årsberetning.

INTERNASJONALT SAMARBEID

HAV deltar i internasjonalt samarbeid på flere plan. Samarbeidet skjer dels gjennom Norsk Havneforbund, gjennom Oslo kommunes internasjonale samarbeidsavtaler og ved deltakelse i internasjonale prosjekter. Dette omfatter European Sea Port Organisation (ESPO), Environmental Challenge among European Port Authorities (ECEPA), International Navigation Association (PIANC), International Association of Ports and Harbours (IAPH), Cruise Europe og Baltic Cruise Project.

SJØTRAFIKKTJENESTEN FOR OSLOFJORDEN

Fra 1. januar 1999 ble ny forskrift om maritime trafikksentraler og om bruk av farvannene i Oslofjorden og tilstøtende områder iverksatt. Området er delt i 2 sektorer. Grensen mellom sektorene går langs breddeparallellen Nord 59° 46' omtrent ved Spro på Nesodden. Den sydligste dekkes av sentralen i Horten og den nordligste av sentralen i Oslo. Sentralen i Oslo drives av Oslo Havn KF og sentralen i Horten drives av Kystverket. Gjennom et samspill mellom sentralene og fartøylene oppnås økt sikkerhet for å verne om liv, helse og miljø.

I samarbeid med Kystverket er det etablert sammenhengende trafikktovervåking fra utenfor Færder til Oslo havn. Bildet viser trafikksentralen i Oslo som drives av Oslo Havn KF. Foto: Borgvar Christiansen.



HAVNESTYRETS FASTE MEDLEMMER/MEMBERS OF THE BOARD

Politisk oppnevnte/Politically appointed

Karlsen, Bernt Stilluf	Venstre/Liberal Party Leder/Chairmann
Ansnes, Erna	Arbeiderpartiet/Labour Nestleder/Deputy Chairman
Andersen, Knut Roger	Arbeiderpartiet/Labour
Barstad, Hilde	Høyre/Conservative
Skjervengen, Pål Atle	Høyre/Conservative
Hanssen, Per Mauritz	Frp/Progress Party
Sørli, Anne-Grethe	Frp/Progress Party
Grette, Lise	SV/Socialist Left
Skøelv, Åge	SV/Socialist Left

Brukerrepresentanter/Port user representatives

Knapp, Ole Kristian	NHO Oslo/Akershus
Frick, Udo	Norsk Transportarbeiderforbund

Ansattes representanter/Employees representatives

Lie, Bente	Norges Ingeniørorganisasjon - NITO
Nøttestad, Jan-Erik	Oslo havnevesens personalforening
Ottesen, Marit	Oslo havnevesens personalforening

Fylkesoppnevnte/County appointed

Helle, Erlend	Akershus fylke/county SV/Socialist Left
Åsgård, Reidar	Hedmark fylke/county A/Labour
Gravdahl, Reidun	Oppland fylke/county A/Labour

Statlige representanter/Government appointed

Skorstad, Geir Olav	Forsvaret/Ministry Defence
Sjaastad, Anders C.	Staten/Norwegian Government

1. rekke fra venstre:/1. row left to right: Ole Kristian Knapp, Pia Farstad vara, Hilde Barstad, Reidun Gravdahl, Erna Ansnes og Anne-Grethe Sørli. • 2. rekke fra venstre:/2. row left to right: Bernt Stilluf Karlsen, Jan Erik Nøttestad, Erlend Helle, Bente Lie, Marit Ottesen og Udo Frick. • 3. rekke fra venstre:/3. row left to right: Kjell E. Solbakken vara, Roger Schjerva, Terje Olav Moen vara, Åge Skøelv og Bjarne Ødegaard vara. • Ikke til stede/Not present: Knut Roger Andersen, Pål Atle Skjervengen, Per Mauritz Hanssen, Lise Grette, Reidar Åsgård, Geir Olav Skorstad og Anders C. Sjaastad.



Foto: Ellen Dalen

JANUAR

Mottaksstasjoner for skipsavfall

Mottaksstasjoner for skipsavfall settes i drift 1. januar.

Tillatelse til deponering i sjø

Kystverket gir 27. januar tillatelse til deponering av 1.000.000 m³ masse i sjø ved Malmøykalven i Oslo og Nesodden kommuner.

FEBRUAR

Tillatelse til å drive havnespor

Statens jernbanetilsyn gir 7. februar Oslo Havn KF tillatelse til å drive havnespor i Oslo i henhold til nye formelle krav.

Flytende ro/ro-rampe flyttes

Flytende ro/ro-rampe flyttes 15. februar fra Søreng-utstikkeren til Kneppeskjærutstikkeren.

Kysttrafikken flytter

Kysttrafikken flytter 25. – 27. februar fra Tjuvholmen til Kneppeskjærutstikkeren og tar i bruk en ferdigstilt del av et nytt skur som er under oppføring.

MARS

Ny kai på Kneppeskjærutstikkeren

80 meter åpen peleikai på østsiden av Kneppeskjærutstikkeren og 260 meter spuntveggkai på vestsiden av utstikkeren ferdigstilles 1. mars.

APRIL

Charterbåter

Oppstart av Charterbåtesongen, 91 tillatelser til å drive chartervirksomhet er innvilget.

Havnemøtet 2005

Havnemøtet 2005 avholdes 21. april sammen med Borg Havn med om lag 180 deltakere

MAI

Kransenedleggelse

17 mai årlig kransenedleggelse med krigsveteranene på Tordenskioldstatuen på Rådhusplassen og Orlogsgasten ved Normandieplassen.

Verdens råeste havneskur

Ordfører Per Ditlev-Simonsen foretar 19. mai den offisielle åpningen av nytt havneskur på Kneppeskjærutstikkeren. Skuret er Oslo havns designstolthet og omtales av Aftenposten som «verdens råeste havneskur». Oslo Havn KF la vesentlig vekt på estetikk og funksjonalitet under planleggingen av skuret.

Forslag til reguleringsplan for dypvannsdeponi ved Malmøykalven

Reguleringsplanforslag for dypvannsdeponi ved Malmøykalven legges ut til offentlig ettersyn 23.05.2005 til 22.06.2005.

Transport og logistikkmesse

31.mai til 3. juni deltar Oslo Havn KF for første gang med stand på den internasjonale transport og logistikk-messen i München sammen med Borg havn og Larvik havn.

JUNI

100 års markeringen for unionsoppløsningen

100 års markeringen for unionsoppløsningen ble gjennomført 3. – 13. juni. Mange arrangementer var lagt til havneområdet. 40 marinefartøyer og seilskutene: "Mir", "Dar Mlodzizev", "Sørlandet", "Statsraad Lehmkühl", "Christian Radich", og ikke minst "Ostindiafararen av Gøtheborg" i tillegg til en mengde mindre fartøyer satte sitt preg på havna.

11. juni ankom det svenske og norske kongeparet Honnørbrygga. De kongelige kom sjøveien fra Oscars-hall med kongesjaluppen "Stjernen" og ble tatt i mot av havnedirektøren og havnekapteinen før de fortsatte videre til åpningen av Nobels Fredssenter.

OSLO HAVN 2005 I ET NØTTESKALL



Havnedirektøren og havnekapteinen tar i mot de kongelige som kom sjøveien til åpningen av det nye fredssenteret på Vestbanen. Foto: Trude Thingelstad.

Eiendommer i havneområdet

Oslo bystyre vedtar i møte 22. juni (sak 282/05) fordeling av inntekter mellom bykassen og havnekassen ved salg av eiendommer i området Lohavn - Bekkelaget.

JULI

Akershusstranda

Oslo bystyres beslutning av 20. april om å nedlegge Akershusstranda som kommunal vei på strekningen mellom Kongens gate og Rådhusgata iverksettes fra 1. juli. Oslo Havn KF overtar forvaltningsansvaret for veien som blir å betrakte som privat vei.

Flåtebesøk

2. – 5. juli japansk flåtebesøk

Ormsundveien 9

4. juli kjøper Oslo Havn KF brakkeriggen i Ormsundveien 8. Brakkeriggen skal ombygges til kontorbygg for Distrikt Sydhavna, Kranseksjonen, Renholdsseksjonen og Oslo Laste- og lossekontor.

Verdens største cruiseskip

Verdens lengste, høyeste og dyreste cruiseskip, "Queen Mary 2", anløper Oslo havn 26. juli. Skipet kostet ca 5,6 milliarder kroner. Det er 344 meter langt og 72 meter høyt fra kjølen til toppen av skorsteinen. Det tilsvare høyden på et 21 etasjes hus. Skipets antall registertonn er på 150.000.

AUGUST

Strømbrudd

Strømmen går i store deler av Oslo 1. august. VTS-anlegget i Oslo Havn KF blir imidlertid holdt oppe under hele strømbruddet slik at Trafikkentralen fortsatt kunne styre trafikken.

Parallelloppdrag Filipstad

Oslo Havn KF går sammen med ROM Eiendomsutvikling, den andre grunneieren på Filipstad, og engasjerer 6 arkitektteam for å utarbeide forslag til helhetsgrep og struktur for fremtidig byutvikling på Filipstad.

Verdens største fullrigger

Verdens største fullrigger, den russiske "Zedov" anløper Oslo havn.

Italiensk skoleskip

Det italienske skoleskipet "Amerigo Vespucci" besøker Oslo havn.

SEPTEMBER

Beredskapsøvelse

20. september gjennomføres en større kombinert IUA-øvelse (interkommunalt utvalg mot akutt forurensning) og LRS-øvelse (lokal redningssentral i Oslo politidistrikt). IUA-øvelsen dreier seg om en grunnstøting ved Kavringen fyr og LRS-øvelsen gjelder en trafikkulykke ved innkjøringen til Vippetangen. I øvelsen deltar mannskaper fra Oslo politidistrikt, Sivilforsvaret, Brann- og redningsetaten og Oslo Havn KF.

Etatssamling

Samling for alle ansatte gjennomføres i to puljer 26. og 27. september og 27. og 28. september på Oscarsborg festning. Samlingen har både et faglig og sosialt innhold.

OKTOBER

Nye sikkerhetsregler på Sjursøya Nord

Nye sikkerhetsregler på Sjursøya Nord iverksettes 4. oktober.

Tillatelse til dumping

Kystverket gir 26. oktober tillatelse til dumping (tildekking) av bunnsedimenter med rene masser i Oslo havnebasseng.

Helhetlig tiltaksplan

Oslo bystyre vedtar i møte 26. oktober (sak 413/05) helhetlig tiltaksplan for forurensede sedimenter i Oslo havnedistrikt.

Drøbaksundet

Ny utbedret farled i Drøbaksundet blir offisielt åpnet av Kystverket 28. oktober. Skipsleden er gjort dypere og bredere, og det er etablert egen led for småbåttrafikken.

NOVEMBER

Reguleringsplan for dypvannsdeponi

Nesodden kommunestyre vedtar i møte 1. november (PS 063/05) reguleringsplan for dypvannsdeponi ved Malmøykalven.

Heggholmen

Ferdigstilling av rehabiliteringsarbeider på Heggholmen markeres 4. november.



Det italienske skoleskipet «Amerigo Vespucci».

Foto: Margrethe Austad

OSLO HAVN 2005 I ET NØTTESKALL

Reguleringsplan for dypvannsdeponi

Oslo bystyre vedtar i møte 16. november (sak 462/05) reguleringsplan med reguleringsbestemmelser for del av sjøbunnen vest for Malmøykalven som reguleres til spesialområde dypvannsdeponi. Saken besluttet sendt til Miljøverndepartementet til endelig avgjørelse.

Valg av dypvannsdeponi

Oslo bystyre vedtar i møte 16. november (sak 463/05) at oppryddingen i henhold til helhetlig tiltaksplan for forurensede sedimenter, vedtatt av bystyret 26. oktober, skal baseres på en løsning med dypvannsdeponi ved Malmøykalven. Byrådet får fullmakt til å inngå de nødvendige avtaler for oppryddingen i Oslo havnedistrikt.

Lysfest på Vippetangen

Den 25. november 2005 var det 100 år siden vår nye kongefamilie steg i land i Norge. Det skjedde på Vippetangen. Som et ledd i hundreårsmarkeringen gjenskapte Oslo Havn noe av stemningen fra den gang med en stor lysfest for byens borgere. For 100 år siden ble byen illuminert med 30.000 lyspærer og den 25. november

2005 ble den store kornsiloen og kongeskipet lyssatt. Samtidig ble oppgradering av fergeterminalen på Revierhavna markert. Ordfører Per Ditlev-Simonsen åpnet begivenhetene. Vålerenga Janitsjar spilte og det ble vist en kort autentisk film fra begivenheten på Vippetangen i 1905. Lyssettingen varte en uke.

DESEMBER

Stadfesting av reguleringsplan

Miljøverndepartementet stadfester 6. desember reguleringsplan for sjøområdet ved Malmøykalven i Nesodden kommune og Oslo kommune til spesialområde dypvannsdeponi. Innsigelsen fra Oppegård kommune tas ikke til følge.

Nytt sentralbord 02 180

Oslo Havn KF overfører 14. desember sitt sentralbord til Oslo kommunes felles sentralbord 02 180.

Friluftsområde ved Ormsund

Et grøntområde i bakkant av Ormsundterminalen åpnes 15. desember.

Nøkkeltall

Beløp i 1000 NOK	2001	2002	2003	2004	2005
Inntjening					
Driftsinntekter	212 182	214 247	219 958	214 670	226 176
Driftsresultat ¹⁾	32 441	42 591	38 486	25 670	34 214
Resultatgrad	23 %	24 %	17 %	16 %	17 %
Rentabilitet					
Totalkapitalrentabilitet	4,8 %	4,5 %	2,9 %	2,3 %	2,4 %
Egenkapitalrentabilitet	4,6 %	4,0 %	2,2 %	1,8 %	2,4 %
Soliditet					
Egenkapitalandel	87,1 %	68,5 %	70,3 %	75,4 %	76,8 %
Produksjon					
Godsomsättning, i alt (i 1000 tonn)	6 190	5 960	6 011	6 168	5 990
Stykkogods (i 1000 tonn)	3 060	2 700	2 718	2 896	2 728
Antall containere lo/lo, TEU	140 060	145 770	162 294	177 019	170 506
Containergods lo/lo i 1000 tonn	1 019	1 086	1 166	1 222	1 090
Passasjerer utenriks (1000) ²⁾	2 501	2 573	2 573	2 607	2 608

¹⁾ Etter avskrivninger

²⁾ Utenlandsfergene og cruise

Overordnede planvedtak

Et grøntområde i bakkant av Ormsundterminalen ble i desember 2005 rustet opp og åpnet for bruk for lokalbefolkningen. Sammen med randsonen med badebrygge og beplantning er dette blitt en suksess for nærmiljøet.



NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006-2015

Nasjonal transportplan 2006 – 2015 legger til grunn at Sjursøya, i tråd med Oslo bystyres vedtak av 26. november 2003, inntil videre er hovedhavn for containere i Oslofjorden.

Soria Moria erklæringen

Sjøvegen – en viktig del av transportpolitikken

Kyst-Norge er viktig for verdiskapingen i landet. Derfor er sjøtransport og havner en viktig del av transportpolitikken. Det må legges til rette for sikker trafikk langs kysten, med bedre merking og vedlikehold av leia, moderne navigasjonssystem og sjøkart. For å få mer gods over på båt, må havnene opprustes slik at også overgangen til og fra båt bedres.

Oljevernberedskapen må styrkes, og vi må gjøre mer for å unngå at uhell oppstår og får katastrofale følger.

Regjeringen vil:

- Øke bevilgningene til fiskerihavnene
- styrke vedlikeholdet av sjøvegen med havner, farleier, fyr og merketjenester
- videreutvikle havnene som logistikknutepunkt
- lage en gjennomgang og prioritere tiltak for utbedring av farleier og fiskerihavner
- sikre god slepebåtkapasitet med rask responstid langs hele kysten
- opprettholde hurtigruta som et enhetlig transporttilbud med daglige, helårige seilinger på hele distansen Bergen – Kirkenes

FJORDBYVEDTAKET

Bystyret behandlet i møte 19. januar 2000 utredning om Oslos havne- og sjøside. Hovedproblemstillingen var om Oslo fortsatt skulle utvikle stykkgodshavnen innenfor kommunens grenser; Havnebyen, eller om man skulle flytte stykkgodshavnen ut av Oslo og frigjøre havnearealene til annen bruk; Fjordbyen. Bystyret fattet følgende vedtak:

1. Byutvikling
Oslo kommune vil legge Fjordbyalternativet til grunn som strategi for utviklingen av Oslos havne- og sjøside. Kommunen ønsker å frigjøre en størst mulig del av havnearealene til byutvikling for bolig-, nærings- og rekreasjonsformål.
2. Havneutvikling
 - a. Oslo kommune mener at havnevirksomhet og godshåndtering må ses i et regionalt perspektiv. Kommunen ønsker å innlede et samarbeid med staten, fylkeskommuner og aktuelle kommuner for å utvikle en langsiktig strategi for regionale havneløsninger. Lovgrunnlaget for en slik løsning bør vurderes samtidig.
 - b. Ytterligere utbygging av arealer knyttet til stykkgodshåndtering i Oslo havn utover gjeldende regulering ønskes ikke.
 - c. Kommunen vil legge til rette for fortsatt havnevirksomhet knyttet til cruise- og fergetrafikk samt våt- og tørrbulk innenfor Oslos grenser. Lokalisering av terminal for utenlandsfergene må utredes.
 - d. Oslo havnevesen bes utarbeide en strategi for å fase ut lo-lo (den kranbaserte) containervirksomheten på Oslo havn.
3. Det igangsettes planarbeide med sikte på å regulere det nåværende dagarealet til Bekkelaget renseanlegg til byutviklingsformål.
4. Byrådet bes legge frem planer for rekkefølge og framdrift i frigjøringen av dagens havnearealer.
5. Byrådet bes se på muligheten for at områder, også kommende havnearealer som er utfylt, ryddes, forskjøntes og beplantes i påvente av framtidig bruk.
6. På kort sikt er det områdene øst for Akershus som bør frigjøres. Byrådet bes derfor intensivere arbeidet med en frigjøring av disse områdene.
7. Oslos framtidige sjøside må sikres en høy boligandel. Oslo kommune vil føre en målrettet politikk for å sikre at en viss andel av de nye boligene reserveres ungdom og økonomisk vanskeligstilte.

Andre bystyrevedtak knyttet til fjordbyen

Bystyrets vedtak av 27. mai 2003 om salg av Tjuvholmen basert på "Utsyn".

Bystyrets vedtak av 18. juni 2003 om reguleringsplan for ny 18 Bjørvika.

Bystyrets vedtak av 18. juni 2003 om reguleringsplan for Akershusstranda.

Bystyrets vedtak av 27. august 2003 om lokalisering av utenlandsfergene.

Bystyrets vedtak av 27. august 2003 om reguleringsplan for Bjørvika.

Bystyrets vedtak av 26. november 2003 om revidert strategisk plan.

Bystyrets vedtak av 26. mai 2004 om kommuneplan 2004-2020.

Bystyrets vedtak av 22. juni 2004 om Tjuvholmen.

Bystyrets vedtak av 13. oktober 2004 om reguleringsplan containerterminal Sjursøya.

Bystyrets vedtak av 16. november 2005 om helhetlig opprydding bunnsedimenter.

Bystyrets vedtak av 16. november 2005 om reguleringsplan for Malmøykalven.

HANDLINGSPLAN FOR FJORDBYEN

Oslo Havn KFs handlingsplan for realisering av Fjordbyen legger til grunn vedtaket som ble fattet av bystyret 19. januar 2000 om Fjordbyen, samt Oslo havnestyres vedtak av 18. september 2000 om by- og havneutvikling i Oslo. Handlingsplanen angir hvordan havneområdene innen Oslo havnedistrikt skal fristilles for byutvikling, eller moderniseres for midlertidig avlastning av dagens havn. Det angis en tiltaks- og tidsplan som er retningsgivende og forpliktende for Oslo Havn KFs håndtering av omstillingen i havnen.

1. Endringstakten i Oslo havn skal forsøres for å sikre realisering av Fjordbyen i planperioden for Norsk transportplan 2002-2011.

2. Følgende havnearealer skal fristilles for byutviklingsformål:

– Tjuvholmen i løpet av 2002

– Bjørvika – Bispevika i løpet av 2003

– Filipstad i løpet av 2005

– Sørenga-Lohavn i løpet av 2005

3. Havnedrift ved Ormsund terminal kan avvikles i løpet av 2008.

4. Det utarbeides i løpet av 2002 en samlet plan for utnyttelse av alle fristilte arealer.

5. Det utlyses allerede i 2001 en arkitektkonkurranse for utviklingen av Vippetangen og Tjuvholmen.

6. Restrukturering av dagens havneaktiviteter med sikte på konsentrasjon av omlastningsvirksomhet til Kongshavn-Sjursøya-Ormsund starter i løpet av 2002.

7. Oppgradering av området Kongshavn-Ormsund starter opp i løpet av 2002 for utvikling av midlertidig, høyproduktivt havneområde for transportplanperioden 2002-2011.

8. Containertrafikken (lo-lo) over Oslo havn konsentreres til et midlertidig, høyproduktivt havneområde på Sjursøya i løpet av 2005.

9. Utenlandsfergene lokaliseres inntil videre ved Revi-erkaia og Hjortnes.

10. Økt arealproduktivitet, teknologisk modernisering og mer effektiv drift skal bidra til omstilling og realisering av Fjordbyen.

11. Oslo havnevesen vil gjennom eiendomssalg og -utvikling finansiere de nødvendige omstillingstiltak for Oslo havn uten bevilgninger fra kommunen. Salgsinntektene fra bl.a. Tjuvholmen skal bidra til moderniseringen av Sjursøya.

12. Oslo havnevesen vil allerede nå aktivt bidra med fagkompetanse for realisering av regional havneløsning for Oslofjorden etter 2011.

REVIDERT STRATEGISK PLAN

Revidert strategisk plan 2003 for Oslo havn tar for seg nødvendige tiltak i perioden 2002-2011 for at Oslo skal fungere som nasjonalhavn mens det legges til rette for byutvikling. Et avgjørende moment for hele planen er balanse og symmetri mellom fristilling av arealer for byutviklingsformål og nødvendig konsentrasjon og effektivisering av havnevirksomheten. Det forutsettes også at fremdriften avpasses etter frigjøring av økonomiske midler. For Oslo Havn KF er det nødvendig å sikre finansiering av tiltak for å opprettholde og utvikle virksomheten andre steder i havnen i planperioden. Bystyret behandlet planen i møte 26. november og fattet følgende vedtak:

1. Revidert strategisk plan 2003 for Oslo havn tas til orientering.
2. Byrådet pålegges, i samarbeid med statlige myndigheter og Havnevesenet, å utarbeide en kartlegging av vareflyten inn og ut av Oslo med ulike scenarier for fremtidige logistikk-løsninger i regionen. Det skal legges spesiell vekt på miljømessige og samfunnsøkonomiske konsekvenser.
Byrådet bes på dette grunnlag å fremme en plan for endelig utflytting av containervirksomheten fra Sjursøya, jfr. Bystyrets tidligere vedtak om Fjordbyen.
3. Byrådet bes samarbeide med andre havner for å finne gode løsninger for de havnebrukere som ønsker å flytte virksomheten ut av Oslo i planperioden.
4. Det legges til grunn at tidsplanen for omstillingene i Oslo Havn vil gjøre det mulig å frigjøre containervirksomheten fra Filipstad i 2005 og Ormsund i 2008.
5. For å realisere Fjordbyen og frigjøre andre havneområder gjennomføres de nødvendige investeringer på Sjursøya med utgangspunkt i Oslo havnevesens handlingsplan for Fjordbyen 2002-2011 av 18.09.2000.
6. Som første fase i utbyggingen av Sjursøya skal trafikkavviklingen i Oslo Havn endres slik at det blir mulig å stenge Ormsundveien for havnetrafikk allerede i 2006. Dette kan innebære at Oslo Havn må forskuttere en tilknytning til Mosseveien via en ny rundkjøring og rampe.
7. Ormsundområdet tilrettelegges for byutviklingsformål fra 2008.

KOMMUNEPLAN FOR OSLO 2004 – OSLO MOT 2020

Et overordnet mål for arealdelen i kommuneplanen er å realisere visjonen om Hovedstaden Oslo – miljøby, kunnskapsby, kulturby, fjordby.

Arealbruksstrategien skal bidra til en bærekraftig byutvikling: Det skal legges vekt på utvikling av Fjordbyen, Sentrum, knutepunkter og stasjonsnære områder, med banenettet og andre viktige kollektivårer som rygggrad. Samtidig skal Oslos identitet, særpreg og mangfold tas vare på og videreutvikles.

Planen sier følgende om utvikling av Fjordbyen:

- Fjordbyen skal utvikles både gjennom fornyelse og bevaring.
- Fjorden og strandlinjen skal sikres for allmennheten.

Blant annet vedtas følgende konkrete oppfølgings-tiltak:

Det utarbeides et overordnet plangrunnlag som angir kvalitetskrav og sikrer felles verdier, og som danner basis for gjennomføring av Fjordbyvedtaket.

Tjuvholmen, Bjørvika, Bispevika, Sørengautstikkeren, Lohavn og Grønlia bygges ut før Oslo kommune klarer for utbygging av Filipstad. Filipstad brukes som midlertidig havn i stedet for Sørengutstikkeren.

Et helt sentralt element i den videre gjennomføringen av Fjordbyen er bystyrets beslutning av 19.januar 2000 om å fase ut den kranbaserte containervirksomheten på Oslo havn.

Ved kongelig resolusjon av 30. september 2005 godkjente regjeringen Kommuneplan for Oslo 2004 – Oslo mot 2020 med blant annet følgende merknad om Fjordbyen:

«Regjeringen kan ikke se at kommuneplanen er i tråd med Regjeringens politikk for utvikling av havnestrukturen i Oslofjorden, slik denne er trukket opp i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015. Regjeringen legger til grunn at Sjursøya inntil videre, i tråd med Oslo bystyres vedtak av 26. november 2003, er hovedhavn for containere i Oslofjorden. Det vises i denne sammenheng til Havnevesenets handlingsplan datert 18. september 2000.»

Prosjektstatus



Revierhavna fergeterminal har gjennomgått en estetisk oppgradering. Fergeterminalen er beplantet med trær og busker til glede for de mange passasjerer som ferdes her.

VESTHAVNA

Filipstad

Det har blitt avholdt parallelloppdrag for modellkonsepter for Filipstad. 6 arkitektteam har tegnet hver sitt forslag til hvordan en fremtidig byutvikling i kombinasjon med fergeterminal kan bli. Bidragene ble innlevert 16.12.2005. Oslo Havn KF var oppdragsgiver for parallelloppdraget sammen med ROM eiendomsutvikling as. Sammen representerer disse to de største grunneierne på området. HAV og ROM har en felles prosess for utvikling av området, og man ønsker å samarbeide om utarbeidelse av en felles reguleringsplan for hele Filipstad.

Tjuvholmen

På Tjuvholmen er byggearbeidene i gang. Oslo Havn KF følger opp at Tjuvholmen KS følger avtalt tidsplan og at fremdriften for levering av naturaldelen av kjøpesummen (den såkalte «gaven til byen») blir oppfylt. Oslo Havn KF har jevnlig oppfølgingsmøter med Tjuvholmen KS.

Revierkaia

I august 2005 startet trafikkomleggingen av fergeterminalen på Revierkaia. Den nye trafikkplanen la opp til nytt trafikkmonster på grunn av det tilstøtende anleggsområdet for senketunnelen ved Havnelageret. I sammenheng med den trafikale omleggingen, ble det også lagt vekt på at Revierkaia skulle gjennomgå en estetisk oppgradering blant annet i form av gangrabatter, tre- og buskbeplanting, skilting og belysning. Mot terminalområdet ble det satt opp nye ISPS-gjerder. Fergepassasjer- og godstrafikken har vært i virksomhet under hele anleggsperioden. Første byggetrinn av oppgraderingen ble ferdigstilt i november 2005. Det gjenstår å opparbeide arealet langs Skippergata og bygge ny frakt og tollbod i 2006.

Det er også gjennomført prosjektering og anskaffelse av entreprenør for 30 meter kaiforlengelse av Revierkaia mot syd samt spunkai inn mot Utstikker II. Dette som avbøtende tiltak for belemring av kai og anlegg av støtvoll mot senketunnelen ved Revierkaia nord. Kaiforlengelsen ferdigstilles våren 2006.

Det nye skuret på Kneppeskjærutstikkeren ved natt. Foto: Øyvind Martinsen.





Det nye skuret på Kneppeskjærutstikkeren er Oslo havns designstolthet og Aftenposten omtalte det som «verdens råeste havneskur». Oslo Havn KF la spesiell vekt på estetikk og funksjonalitet ved planleggingen av skuret.

SYDHAVNA

Reguleringsplan for Sydhavna

Oppstart av arbeid med samlet reguleringsplan for Sydhavna ble varslet 29. september 2005 med frist for forhåndsuttalelser til 28. oktober 2005. Planområdet omfatter i hovedsak eksisterende havneområder med tilhørende atkomster og bufferområder, mellom Grønlia i nord og Ormsund i sør, dvs området sør for vedtatt reguleringsplan for Bjørvika – Bispevika – Lohavn.

En arealeffektiv havnevirksomhet i Sydhavna er avgjørende i Oslo Kommunes visjon om Fjordbyen. Nasjonal Transportplan 2006 – 2015 uttrykker at Sydhavna skal være containerhavn inntil regionale løsninger foreligger.

Reguleringsplan for ny adkomst til Sydhavna

Reguleringsplan i 2 alternativer ble oversendt Plan- og bygningsetaten for behandling i november 2005. Vegdirektoratet besluttet i januar 2006 at tiltaket måtte gjennom fornyet konsekvensutredning, og dette er nå under arbeid.

Sydhavna-utbygging

Arbeidet med å fristille arealer i den tidligere oljeterminalen til byggeområde for containerterminal på Sjursøya, ble startet opp i oktober 2005. Sanering av eksisterende bygninger, installasjoner og konstruksjoner pågår og ventes ferdigstilt i løpet av januar 2006.

Ny infrastruktur, omlegging av atkomst og termi-

nalarealer for containerterminalen er prosjektert. Omlegging av veisystem på Sjursøya inklusive nye porter i forbindelse med ISPS er utført.

Kneppeskjær

Som en del av restruktureringen av havnevirksomheten har Kneppeskjærutstikkeren overtatt kysttrafikken fra Tjuvholmen og noe av stykkgodstrafikken fra Grønlia. Kaier er oppgradert og nytt havneskur, tegnet av Niels Torp arkitekter, ble tatt i bruk i mai 2005. I forbindelse med lagerbygningen er det lagt betydelig vekt på estetisk utforming.

Ormsund

Et grøntområde i bakkant av Ormsundterminalen (eplehagen) ble i desember rustet opp og åpnet for bruk for nærmiljøet. Sammen med randsonen med badebrygge og beplantning som sto ferdig sommeren 2004 vil dette bli et grøntområde til glede for nærmiljøet, samt danne en buffer mot Ormsundterminalen. Oslo Havn KF inviterte naboer og elever fra Nedre Bekkelaget Skole til offisiell åpning 15. desember. Samtidig med åpningen av grøntområdet ble det satt i gang en tegnekonkurranse for 5–7 klasse ved Nedre Bekkelaget skole i et samarbeid mellom HAV og skolen. Skolen er nabo til en av Skandinavias mest moderne containerterminaler og HAV ønsker å bedre dialogen og kunnskapen mellom nærmiljøet og havna.

REN OSLOFJORD

Oslo Havn KF har arbeidet med opprydding av forurensete bunnsedimenter siden begynnelsen av 90-tallet. Det er gjennomført en rekke undersøkelser som har gitt grunnlag for flere utredninger om alternative løsninger. Etter utarbeiding og godkjenning av konsekvensutredning for dypvannsdeponi ved Malmøykalven i 2003, ble saken liggende.

I byrådsak 1310/04 ble Oslo Havn KF bedt om å nedsette en arbeidsgruppe med relevante kommunale virksomheter for utarbeiding av forslag til tiltaksplan for opprydding av forurensete bunnsedimenter inneholdende miljømål, forslag til tiltak og finansiering av tiltakene. Det ble også bedt om forskjellige scenarier for miljømål med tilhørende tiltak og kostnader.

En slik arbeidsgruppe ble etablert i desember 2004, og i løpet av vinteren 2005 utarbeidet gruppen et forslag til helhetlig plan som ble lagt ut på høring. Endelig plan ble oversendt byrådsavdeling for Miljø og samferdsel i juni.

Parallelt med dette arbeidet ble en rekke arbeider gjennomført i den hensikt å være klare til igangsetting forutsatt at politikerne vedtok gjennomføring. Av større arbeider nevnes planprosess for dypvannsdeponi ved Malmøykalven (se også Vedlegg 2 punkt om Farleder), supplerende kartlegging av aktuelle sjøområder, avklaring av arkeologiske forhold, engasjement av entreprenør for mudring og håndtering av bunnsedimenter og samarbeid med Statens vegvesen om opprydding.

Bystyret vedtok i møte 16.11.2005 sak 463 at opprydningen i henhold til helhetlig tiltaksplan for forurensete sedimenter, vedtatt av bystyret 26.10.2005 i sak 413/05, skulle baseres på en løsning med dypvannsdeponi ved Malmøykalven. I samme sak ga Bystyret byrådet fullmakt til å inngå de nødvendige avtaler for opprydningen i Oslo havnedistrikt. På bakgrunn av dette vedtok Havnestyret at Oslo Havn KF skulle påta seg rollen som tiltakshaver for gjennomføringen av tiltaksplanen, og at anskaffelse av entreprenør for dette ble gjennomført. Kontrakt er nå inngått.

«Queen Mary 2» ved Søndre Akershuskai. Fra venstre: terminalsjef Dag H. Sem, distriktsjef Camilla Furuholmen, havnedirektør Anne Sigrid Hamran og trafikksjef Paal Waage. Foto: Kristian Abelsen.



Resultater 2005

Effektiviteten økte på havnas terminaler i 2005 med flere containerløft per time.



GODSTRAFIKKEN

Etter økning i containertrafikken lo/lo over en årrekke, gikk denne tilbake i 2005. Godsmengden i containere lo/lo gikk ned med hele 10,8 % fra 2004 til 2005. Det er i første rekke stykk gods som fraktes i containere. Når det gjelder import, er dette hovedsakelig forbruksvarer til befolkningen. Eksporten over Oslo havn er i det alt vesentlige stykk gods. Effektiviteten økte på havnas terminaler i 2005 med flere containerløft per time.

Fra 2004 til 2005 gikk den samlede stykk godsomsetningen over offentlige kaier i Oslo havn ned med 5,8 %. Det var ingen registrert godsomsetning over private kaier i 2005.

Økningen i gods med utenlandsfergene fra 2004 fortsetter også i 2005.

Nedgangen i stykk godsomsetningen skriver seg i første rekke fra redusert eksport (+17,8 %). Importert stykk gods viser økning (1,8 %), som er en vesentlig svakere økning enn i 2004.

Det framgår av tabell 1 at godsmengder i containere lo/lo i perioden har økt hvert år fram til 2004 og gått ned fra 2004 til 2005. Etter nedleggelsen av ro/ro-trafikken på Sørenga sommeren 2001 har containertransport ro/ro opphørt helt.

Nedgangen i godsmengde med containere lo/lo fra 2004 til 2005 fører til en gjennomsnittlig årlig økning fra 2001 til 2004 med 1,7 % per år. Dette er litt lavere enn den laveste prognosen i revidert Strategisk plan 2003 (alternativ 3), hvor det i perioden 2001–2011 er lagt til grunn en årlig økning på 2,5 %.

For trailere med egen trekkvogn gikk godsvolumet ned fra 2004 til 2005, for trailere uten egen trekkvogn gikk volumet opp.

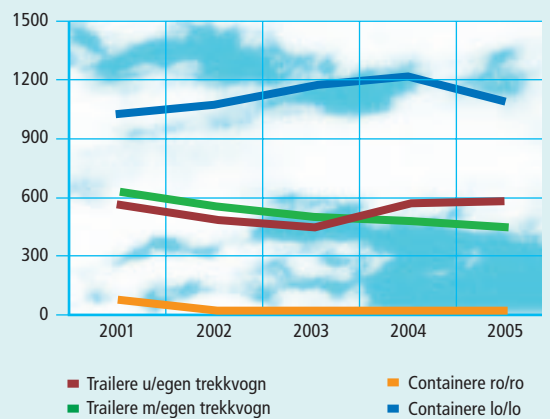
Tabell 2 viser containertrafikken uttrykt i antall containere (TEU) de siste 5 årene.

Også den sterke økningstakten i antall containere lo/lo fram til 2004 ble i 2005 brutt ved at en også her har fått en nedgang fra 2004 til 2005. Det er dog en prosentvis mindre nedgang i antall containere enn i godsmengde fraktet i containere. Det framgår at antall containere lo/lo (TEU) fra 2001 har økt med 21,7 % til 170 506 i 2005. Dette gir en økning fra 2001 til 2005 på 5,1 % per år. Til sammenligning legges det i Revidert strategisk plan til grunn en prognose i økningen av antall containere lo/lo på 8,9 % per år i midlere alternativ (alternativ 1) og 3,1 % i laveste alternativ (alternativ 3).

Godsmengder med store enheter med skip 2001–2005

Fordelt etter enhetens art i 1000 tonn inkludert transitt

	2001	2002	2003	2004	2005
Containere lo/lo	1019	1 086	1 166	1 222	1090
Containere ro/ro	67	-	-	-	-
Trailere med egen trekkvogn	615	550	492	473	445
Trailere uten egen trekkvogn	566	475	461	546	579
I alt	2 267	2 111	2 119	2 241	2 114

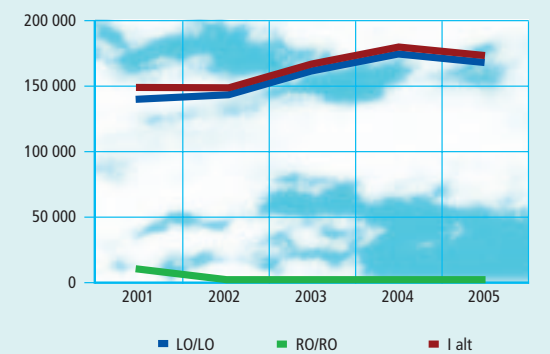


Tabell 1

Containertrafikken 2001–2005

Antall containere i TEU omregnet til 20³ ekvivalenter. Omfatter også flak. Inkludert tomme containere.

	2001	2002	2003	2004	2005
RO/RO	9 051	-	-	-	-
LO/LO	140 060	145 770	162 385	177 019	170 506
I alt	149 111	145 770	162 385	177 019	170 506



Tabell 2

Godsmengden med utenlandsfergene gikk i perioden 2001–2003 ned med 62 500 tonn per år. I 2004 ble denne trenden brutt med en økning i godsmengden på 70 000 tonn. Fra 2004 til 2005 fortsetter økningen med 23 000 tonn. Dette er en gunstigere utvikling enn det som er lagt til grunn i revidert Strategisk plan 2003.

BULK

Omsetningen av våt bulk har økt fram til 2003, men falt med 2,6 % fra 2003 til 2004 og med 4,3 % fra 2004 til 2005. Våt bulk består så godt som i sin helhet av petroleumsprodukter. Etter en sterk økning i omsetningen av tørr bulk de senere årene fram til 2002, gikk omsetningen her ned fra 2002 til 2003. Fra 2003–2004 er det igjen en liten økning (2,6 %) og fra 2004–2005 ytterligere økning (6,1 %). Endringer i dette segmentet henger typisk sammen med variasjoner i byggeaktiviteten i Oslo-området. Fra 2004 til 2005 er det relativt store ulikheter i utviklingen mellom de tunge varegruppene innen tørrbulk. Det er først og fremst sement/bygningsmaterialer og mineraler som bidrar til omsetningsøkningen.

SKIPSTRAFIKKEN

Som det framgår av tabell 3 fortsetter gjennomsnittlig skipsstørrelse å øke. I tabellen holdes cruiseskipene utenfor. Cruiseskipene har også øket sterkt i størrelse de senere årene.

CRUISE

Utviklingen i cruisetrafikken framgår av tabell 4. Den sterke økningen fortsetter. Passasjerantallet økte fra 2004 til 2005 med hele 40 299, dvs en økning på 27,8 %. I 2005 hadde Oslo størst antall cruiseanløp og størst antall passasjerer noensinne. Antall cruiseskip og størrelsen på skipene øker i verdenssammenheng. Det er store skip som besøker hovedstaden. I gjennomsnitt hadde skipene 1 283 passasjerer. 53 000 var amerikanske turister, 43 000 kom fra Storbritannia og 42 000 fra Tyskland. Som i 2004 var 40 % av skipene på en rundtur til de norske havnene og 60 % av skipene gikk i Baltikum. Skipene til Baltikum anløper kun Oslo i Norge.

Det er en klar trend at antall cruiseanløp til Oslo øker og antas fortsatt å øke de nærmeste årene.

FJORDCRUISE

Et antall tilsvarende en tredjedel av Oslos befolkning er på chartertur i Oslos havnebasseng hvert år. Ca. 150 000 i 2005. 91 charterbåter var i trafikk i Oslo havn fra april til september. En stor del av charter-

Skipstrafikk over Oslo havn 2001–2005

Omfatter ikke lokalfærger til øyene, cruise- og charterbåter, taubåter, vannbåter og fiskefartøyer

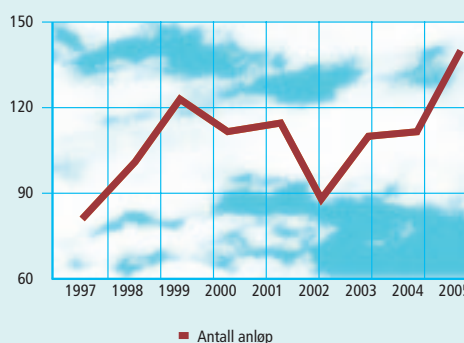
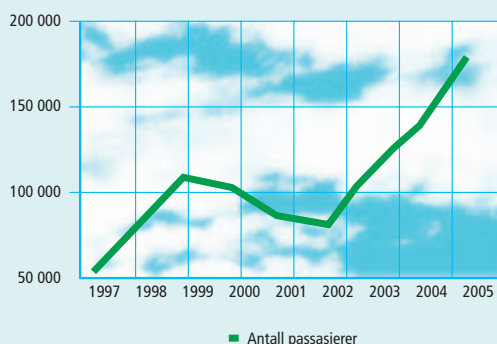
	2001	2002	2003	2004	2005
Antall anløp	5 734	5 593	5 259	5 207	5 106
BT/GT (1000 t)	60 435	58 970	60 118	62 782	69 803
Gjennomsnittlig skipsstørrelse	10 540	10 544	11 431	12 057	13 671

Tabell 3

Cruisetrafikk til Oslo havn

	Antall anløp	Antall passasjerer
1997	81	58 699
1998	101	83 865
1999	123	116 724
2000	112	108 813
2001	115	92 726
2002	88	86 408
2003	110	120 280
2004	112	145 726
2005	141	185 448

Tabell 4



båtene leies av firmaer og organisasjoner som tar med kunder og ansatte ut på fjorden. Dette er også en svært populær utflukt for cruisepassasjerer. Passasjerene hentes og bringes som regel ved Rådhusbruggene.

Oslo Havn KF fokuserer på sikkerhet, og kontrollerer at passasjer- og navigasjonssertifikat for båtfører er gyldig. Oslo Havn KF angir også kaiplass for charterbåtene. Før båtene går til og fra kai meldes antall

passasjerer inn til trafikksentralen som overvåker trafikken i havneområdet. Slik vet Oslo Havn KF til enhver tid hvor mange som er om bord i båtene og hvor de befinner seg. Skipskontrollen stiller stadig strengere sikkerhetskrav til chartertrafikken med passasjerer.

PRODUKSJONS- OG PRODUKTIVITETSMÅL

Samlet var godsomsetningen over Oslo havn i 2005 5,990 mill. tonn, som er 2,9 % lavere enn året før. Den største nedgangen ligger på stykkgoods med +5,8, % og – herunder – gods i containere lo/lo med +10,8 %. Dette er de samme segmenter som over en årrekke fram til 2004 har hatt en meget sterk årlig vekst.

Tabell 5 viser blant annet de plantallene som er forutsatt for 2005. Plantallene utarbeides omkring mars måned året før. Det innebærer at da plantallene for 2005 ble utarbeidet, var sist kjente årsoppgaver fra 2003.

For godsmengde i containere lo/lo ble det ut fra resultat for 2003 lagt til grunn en årlig økning på ca. 5 %, som var noe lavere enn den sterke økningen en hadde hatt fram til da. For 2004 slo dette godt til (2003 – 2004: 4,8 %). Nedgangen fra 2004 til 2005 skriver seg i all hovedsak fra opphør av Norske Skogs papireksport over Filipstad, idet denne i løpet av første kvartal 2005 ble overført til Halden. Det betydelig reduserte utgående godsvolum dette innebar, har medført færre skipsanløp. Det reduserte rutetilbudet later i sin tur til å ha bidratt til ytterligere redusert godsvolum både for eksport og import. Denne utviklingen illustreres ved at stykkgodseksport har gått ned med hele 17,8 % mens stykkgodsimport er gått opp med bare 1,8 % (2003–2004: 7,8 %).

En sideeffekt av dette er at retningsubalansen i containertrafikken som i alle år har vært til stede i Oslo har blitt forsterket. Det faktum at stykkgodsimportvolumet langt overstiger stykkgodseksporten samt at containere i eksporttrafikk har høyere fyllingsgrad enn containere i importtrafikk bidrar til dette. Fyllingsgraden har gått

Tabell 5

	Produksjons-/produktivitetsmål Production/productivity				
	I RESULTAT 2003	II RESULTAT 2004	III PLANTALL 2005	IV RESULTAT (IV-III)	V AVVIK
Godsomsetning, 1 000 tonn					
Throughput 1 000 tonnes	6 011	6 168	6 100	5 990	-110
Stykkgoods/General cargo,					
1 000 tonn/tonnes	2 718	2 896	2 805	2 728	-77
Våt bulk/Liquid Bulk 1 000 tonn/tonnes	2 069	2 017	2 070	1 931	-139
Tørr bulk/Dry Bulk 1 000 tonn/tonnes	1 224	1 255	1 225	1 331	106
Containere lo/lo i 1 000 tonn/					
Containers lo/lo 1 000 tonnes	1 166	1 222	1 285	1 090	195
Bil- og passasjerferger/Ferries ¹⁾					
Godsmengde i 1 000 tonn/tonnes	1 046	1 116	1 045	1 139	94
Passasjerer/Passengers (1 000)	2 573	2 607	2 600	2 794	194
Utleide utearealer i % av utleibare arealer/					
Areas hired out in % of areas for hiring out	77,3	83,7	90,0	97,5	2,5 ²⁾
Utnyttelse av bygninger i % /					
Utilization of sheds in %	96,5	96,0	95,0	94,6	-0,4 ²⁾

¹⁾ Gjelder utenriksfart, inkl. turistskip

²⁾ Prosentpoeng

ned. Dette illustreres ved at mens containergodsvolumet er gått ned med 10,8 %, er antall containere gått ned med bare 3,7 %. Således har gjennomsnittlig godsmengde per container gått ned med 3,9 %. Dette skyldes ikke bare at importoverskuddet har økt, men at forskjell i gjennomsnittlig fyllingsgrad for importcontainere i forhold til eksportcontainere også har økt. I sum fører dette til økt behov for håndtering og lagring av tomcontainere i Oslo.

Plantallet for gods med ferger baserte seg på 2003-tall og den nedgangen en hadde hatt fram til dette året, og forutsetningene som er lagt til grunn i revidert Strategisk plan 2003. Fra 2003–2004 ble den jevne nedgående trenden brutt og man fikk en økning. Økningen har fortsatt i 2005, dog ikke så sterk som fra 2003 til 2004.

Omsetningen av våt og tørr bulk endte 4–6 % henholdsvis under og over plantallene i budsjettet. Bulktrafikken – særlig våt bulk – kan variere mye fra år til år, blant annet avhengig av forbruket av fyringsolje. Det har vært en meget sterk nedgang i import av våt bulk

og økning i innenriks inngående. Dette kan endre seg svært mye fra år til år, avhengig av om for eksempel Statoil tar inn sine petroleumsprodukter fra Mongstad eller fra raffinerier i Sverige.

Den økte arealutnyttelsen for utleide arealer henger delvis sammen med at en for arealer i Bjørvika – Kongshavn herunder Sørenga nå har fått formaliserte leiekontrakter. Dette gjelder delvis arealer som har vært utnyttet til annen anvendelse og har gitt havneavgifts- og vederlagsinntekter og ikke leieinntekter og dette innebærer således ingen reell økning, men fører til forskyvning mellom inntektskategori. Delvis gjelder imidlertid den økte utnyttelsen også arealer som tidligere har hatt en svak utnyttelse og som nå er utleid til Statens Vegvesen og som innebærer en reell økning av både leieareal, utleid areal og utnyttelsesprosent.

Generelt har en lykkes godt med å utnytte til enhver tid ledige kvadratmetre til inntektsgivende aktiviteter, noe som er en utfordring med den omfattende byggeaktiviteten – med stadige veg- og trafikkomlegginger med mer – som pågår.

Tabell 6

Arealeffektivitet for ferger- og containerterminaler

År 2005		i 1000 tonn		i 1000 kr	
Type	Nettoareal	Godsmengde	Inntekt	Tonn pr. kvm	Kr pr. kvm
Ferge	95 000	1 138	15 278	12,0	160,82
Lo/lo	168 000	1 088	21 130	6,5	125,77
Totalt	263 000	2 226	36 408	8,5	138,43
År 2005		i 1000 tonn		i 1000 kr	
Type	Nettoareal	Godsmengde	Inntekt	Tonn pr. kvm	Kr pr. kvm
Ferge	103 000	1 115	16 589	10,8	161,06
Lo/lo	190 000	1 219	21 313	6,4	112,17
Totalt	293 000	2 334	37 902	8,0	129,36

Tabell 6 angir godsmengde og vareavgift for ferge- og containerterminaler.

Arealbruken er i forhold til tilsvarende tabell i årsberetningen for 2004 omarbeidet for lo/lo-terminalene, ved at depotareal nå er beregnet inn i totalarealet. Tabell 6 viser at arealeffektiviteten har økt for begge terminaltyper fra 2004 til 2005. Inntekt per m² har økt for containerterminalene samlet.

RESULTATREGNSKAP FOR VIRKSOMHETSOMRÅDENE

Oslo Havn KF opererer med to virksomhetsområder overfor skipstrafikken. Det ene består i å holde farleden i orden og det andre i å sørge for egnede kai plasser for skipene. I tabell 7 som angir resultatregnskap for virksomhetsområdene, er disse betegnet som «farled» og «kaifront». Virksomheten overfor varetrafikken er i tabellen gitt stikkordet «kaiareal». De havneavgiftene som oppkreves for å dekke Oslo Havn KFs kostnader under de ulike virksomhetsområder, er henholdsvis anløpsavgift, kaiavgift og vareavgift. I tillegg yter Oslo Havn KF diverse tjenester som kran service, utleie av arealer, havneskur og liknende, lagringsplasser for varer og depoter, vannlevering, strømlevering med videre. Disse tjenestene ytes mot vederlag.

I tabellen er det angitt driftsinntekter og driftskostnader inklusive avskrivninger, samt driftsresultat for hvert av disse virksomhetsområdene.

Det fremgår at av Oslo Havn KFs samlede driftsresultat på kr 34,2 mill. etter avskrivninger, kan kr 10,3 mill. henføres til kaiarealer og kr 16,4 mill. til tjenester som ytes mot vederlag. Farled hadde et negativt driftsresultat på kr 0,3 mill. Kaifront har et positivt driftsresultat på kr 7,8 mill. i 2005.

Disse regnskapstallene skiller seg fra forretningsregnskapet som omtales i neste kapittel, blant annet ved at avskrivninger er tatt med. Disse er beregnet ut fra anskaffelsesverdier etter vanlige regnskapsmessige prinsipper. Dessuten er refunderte sykepenger fratrukket driftsutgiftene og ikke ført brutto som i forretningsregnskapet.

Det skal videre bemerkes at felleskostnadene til administrasjon og støttefunksjoner er fordelt til dels skjønsmessig på virksomhetsområdene. Dette gir en fordeling som kan avvike fra den faktiske bruken av fellesressurser. Finansinntekter og finanskostnader er holdt utenfor oppstillingen.

Resultatregnskap 2005

Beløp i 1000 NOK	Farled Anløpsavgift	Kaifront Kaiavgift	Kaiareal Vareavgift	Tjenester Vederlag	Sum
Driftsinntekter	4,8	24,7	49,0	147,7	226,2
Drifts- og vedlikeholdskostnader	4,6	9,6	30,9	103,4	148,5
Avskrivninger	0,5	7,3	7,8	27,9	43,5
Sum kostnader	5,1	16,9	38,7	131,3	192,0
Driftsresultat	-0,3	7,8	10,3	16,4	34,2

Tabell 7

Foto på neste side: ►
På hundreårsdagen for kongeinntøget i 1905 ble
Kornsiloen lyssatt. Foto: Steinar Andersen.

REGNSKAPSPRINSIPPER

Regnskapet har hele året blitt ført i henhold til forskrift fra Kommunal- og arbeidsdepartementet av 17. desember 1999 (unntatt § 7) for kommunale og fylkeskommunale foretak. Ved regnskapsavslutningen skal det settes opp driftsregnskap (inklusive finansposter), kapitalregnskap, balanseregnskap og noteopplysninger. Etter uttak fra/avsetninger til fond på investerings- og driftsregnskapet, overføres det kr 50,231 mill. fra driftsregnskapet til finansiering av investeringene. Etter dette utgjør regnskapsmessig mindreforbruk på driften kr 17,746 mill.

BUDSJETT 2005

Under behandlingen av budsjett for 2005 vedtok bystyret en flertallsmerknad fra samferdsels- og miljøkomitéen som mente det var ønskelig at arealøkonomisering, kostnads- og inntektssteder ble synliggjort i Oslo Havn KFs årsrapporter og budsjetter.

I tillegg til å tilfredsstillе kommunelovens budsjett- og regnskapsforskrifter, er Oslo Havn KFs regnskap og kontoplan bygd opp i henhold til havne- og farvannslovens krav til regnskapsoppstilling for beregning av kostnadsorienterte havneavgifter. Bestemmelsen om hva inntektsbeløpet fra avgifter og vederlag skal utgjøre, gjelder totalt for hele havna både på innteks- og utgiftssiden. Havne- og farvannslovens kostnads-/ansvarsprinsipp lister opp spesifikke kostnadsbærere som skal legges til grunn for hvordan innteksregulativet skal bygges opp. En tenkt geografisk basert prisdifferensiering, eksempelvis at det skal koste mer å bruke en nyere enn en eldre kai, vil – i tillegg til å være havneoperativt uheldig – også komme på tvers av havne- og farvannslovens kostnads-/ansvarsprinsipp. Resultatregnskap i samsvar med logikken i havne- og farvannsloven er gjengitt på side 26.

Oslo Havn KF planlegger i 2006 å gjennomføre en analyse av forretningsområder (tradeanalyse) med sikte

på en bedret og mer helhetlig oversikt over økonomien innen de forskjellige forretningsområdene.

Når det gjelder spørsmålet om arealøkonomisering, gjengis utleieprosent i budsjett og årsrapport. Se tabell 5. Når det gjelder arealproduktivitet for øvrig, presenterer Oslo Havn KF en oversikt over arealproduktivitet for terminaltypene containerterminaler og ferge-terminaler. Se tabell 6.

DRIFTSREGNSKAP

Avvik mellom budsjett og regnskap

For driftsinntektene er det i store trekk en utvikling som karakteriseres ved at havneavgiftene – som kommer fra den ordinære skipstrafikken og gods som føres over Oslo Havn KFs kaier – og vederlagene, holder seg godt oppe. Det er først og fremst leieinntektene som har falt vesentlig mindre enn det som ble lagt til grunn i budsjettet. I forhold til 2004 er det først og fremst de nye gebyrene for ISPS-tiltak og avfallsgebyr som bidrar til høye tall for 2005. Disse områdene motsvares av tilsvarende økte kostnader. I 2005 har en også hatt ekstraordinært store tilfeldige inntekter av engangskarakter.

Det store bildet når det gjelder driftsutgiftene kjennetegnes av reduserte driftsutgifter. Dette henger

Verdens lengste, høyeste og dyreste cruiseskip, «Queen Mary 2», anløper Oslo havn. Foto: Margrethe Austad.



sammen med at det har vært gjennomført en rekke tiltak for å spare kostnader. Det er også slik at skur og arealer avgis til annen anvendelse, med derav følgende reduserte driftskostnader. Som det framgår i kapitlet om organisasjon og bemanning har man ved reduksjon i bemanningen også lyktes godt i å holde lønnsutgiftene nede.

Driftsinntektene eksklusive finansposter og avskrivninger utgjorde i 2005 i alt kr 229,137 mill. mens driftsutgiftene eksklusive finansposter og avskrivninger beløp seg til kr 151,430 mill. Dette gir et driftsresultat før finansposter på kr 77,707 mill. Driftsresultat før finansposter i 2004 var kr 67,8 mill. Tar en hensyn til avskrivninger, blir driftsresultatet for 2005 kr 34,214 mill.

Inntektene av fartøysavgiftene (anløps- og kaiavgift) ligger kr 2,549 mill. over budsjett. Dette henger sammen med en økt gjennomsnittlig fartøysstørrelse per anløp fra 2004 til 2005. Denne økningen gjelder først og fremst utenlandsferger og cruisefartøy, hvor fartøysstørrelsen har økt med 14,1 %. For cruisetrafikken var det i tillegg også en økning i antall skipsanløp på hele 26 %.

Vareavgiftene viser en nedgang på kr 3,114 mill. fra 2004 til 2005. I forhold til budsjett viser vareavgiftene for 2005 et positivt avvik på kr 2,554 mill. Det er flere årsaker til dette. Den generelle satsnedsettelsen på 3 %, som var bebudet, var innarbeidet i budsjettet. Selv om det samlet har skjedd en reduksjon av stykkgodsvolumet, har det også skjedd en forskyvning i godssammensetningen i retning av varer med høyere avgiftssats. Avispapir er en relativt lite inntektsbringende vare, slik at inntektsreduksjonen på grunn av bortfallet av papireksport er vesentlig mindre enn volumnedgangen. Mer inntektsgivende vareslag som har økt, gjelder typisk konjunkturfølsomme produkter som privatbiler. Omsetningen av slike varer kan variere mye fra år til år. En del av det positive avviket fra budsjett, henger også sammen med at fyllingsgraden per container har avtatt.

Når det gjelder vederlagene, har en som nevnt fått nye gebyrer for ISPS-tiltak og avfallsgebyr som bidrar til høye tall for 2005 (kr 5,653 mill.). Dette var ikke innarbeidet i opprinnelig budsjett. Disse inntektene motsvares av tilsvarende økte kostnader.

Leieinntektene faller etter som havnearealer avgis



Flåtebesøk. Foto: Andreas Knispel/Lars Finholth.

til annen anvendelse. Fra det ene året til det neste kan det imidlertid 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 store merinntekter. På grunn av senere fraflytting i løpet av 2005 enn regnet med fra inne- og utearealer som avgis til annen virksomhet, har leieinntektene holdt seg godt oppe. Gjennom aktiv eiendomsforvaltning, herunder utleie til parkering, har en også lyktes godt med å utnytte areal som midlertidig står ledig til inntektsgivende aktiviteter, noe som er en utfordring med den omfattende byggeaktivitet – med stadige veg- og trafikkomlegginger med mer – som pågår. Samlet ender leieinntektene kr 11,937 mill. over budsjett.

I 2005 har foretaket også som nevnt hatt ekstraordinært store inntekter av engangskaraktar, blant annet kompensasjon for opprenskningskostnader på Sjursøya. Etter å ha stått stille i flere år, ble også sats for elektrisk strøm øket relativt betydelig.

Finansinntektene er kr 2,353 mill høyere enn forutsatt. Dette utgjøres først og fremst av renter på bankinnskudd og har sin årsak i senere fremdrift enn forutsatt for Oslo Havn KFs investeringsprosjekter i 2005.

I artsgruppa lønn og sosiale utgifter inngår premie til Oslo Pensjonsforsikring A/S (OPF) inklusive utgifter til tilleggspremie som følge av lønns- og trygdeoppjøret. Fratrullet det såkalte premieavviket, har lønnspostene et mindreforbruk i forhold til budsjett på kr 0,737 mill.

I artsgruppe kjøp av varer og tjenester er i 2005 medgått kr 0,453 mill. mer enn i 2004 og kr 6,683 mill. under budsjett. I henhold til obligatorisk arts-kontoplan i Oslo kommune skal den delen av MVA-beløpet på utgiftsfakturaene som omfattes av kompensasjonsordningen ikke belastes den art fakturaen bokføres på, men trekkes ut og belastes artsgruppa overføringsutgifter. For 2005 utgjør kompensasjonsbeløpet på driften kr 4,124 mill. Faktiske utgifter til kjøp av varer og tjenester øker ved denne korreksjonen fra kr 50,499 mill. til kr 54,623 mill.

Reelle utgifter til kjøp av varer og tjenester ligger etter dette kr 2,559 mill. under budsjett for 2005. Reelt

medgått beløp 2005 ligger kr 0,266 mill. over 2004.

I 2005 har Oslo Havn KF fått nye kostnader i samband med ISPS- og avfallsordningen for skip. Direkte, bokførte driftskostnader til dette utgjør i størrelsesorden kr 5,0 mill.

Mindreforbruket i forhold til budsjett i artsgruppa på kr 2,559 mill. fordeler seg over både arealer, skur og bygninger, havnespor og renhold som følge av at vedlikeholdsarbeider er redusert etter frigivelse av havneareal. Men en vesentlig del skyldes også tilbakeholdenhet og økonomisering med bruk av driftsmidler generelt.

Artsgruppa overføringsutgifter omfatter blant annet bevilgning til støtte til forskjellige organisasjoner og institusjoner, utbetaling av oppkreivingsgodtgjørelse til ekspeditører som krever inn vare- og bryggeavgift på vegne av Oslo Havn KF og bidrag til oljevernberedskap (IUA).

Havnestyret har ønsket at MVA-kompensasjonen som Oslo kommune beholder og som havnestyret mener tilhører havnekassen, skal framvises i regnskapet. Beløpet er derfor skilt ut på egen linje. Jamfør også tilsvarende under investeringsregnskapet. MVA-kompensasjonen utgjør til sammen i driftsregnskapet

Jarle Berger orienterer om arbeidene med nytt skur og nye kaier på Kneppeskjærutstikkeren. Foto: Trude Thingelstad.



og investeringsregnskapet kr 19,402 mill. Se note 4 til regnskapet.

I driftsregnskapet er det ved regnskapsavslutningen avsatt i alt kr 6,475 mill. til ubundne driftsfond. Det er overført kr. 50,231 mill. fra driftsregnskapet til investeringsregnskapet, som utgjør kr 7,057 mill. mer enn budsjettet – se kommentarer nedenfor til investeringsregnskapet.

Budsjettjusteringer

Generelt vil gjennomføringen av bystyrets Fjordbyvedtak og havnestyrets handlingsplan over tid medføre tap av driftsinntekter for Oslo Havn KF. Dette skriver seg hovedsakelig fra reduserte leieinntekter fra terminaler som frigjøres fra havnevirksomhet til byutviklingsformål.

Av større budsjettjusteringer på driftsbudsjettet ble budsjettet lønn inklusive trygd og pensjon økt med kr 4,820 mill. hovedsakelig som følge av lønnsoppgjøret 2005.

Av øvrige justeringer nevnes økning av kaiavgiften med kr 0,3 mill. med bakgrunn i økte anløp av cruiseskip. Inntekter for sikkerhetsgebyr og avfallsgebyr ble i løpet av 1. halvår innarbeidet med kr 3,700 mill. Leieinntekter ble samlet oppjustert med kr 5,900 mill.

Finansinntekter og transaksjoner ble oppjustert med kr 1,500 mill.

Oslo Havn KFs investeringsbudsjett for 2005 er blitt vesentlig justert i forhold til opprinnelig budsjett. Igangsatte utbyggingsprosjekter i Sydhavna skal i hovedsak finansieres ved eiendomssalg. På grunn av markedssituasjonen ble plan for eiendomssalg revidert med den følge at foretakets inntekter blir forskjøvet ut i tid. Oslo Havn KF har justert utbyggingstakten og økt bruken av kapitalfond for å imøtekomme dette. Investeringsrammen ble i 2005 nedjustert med kr 114,681 mill. til kr 249,174 mill., finansiert ved bruk av fond kr 100,0 mill., lån kr 60,0 mill., tilskudd kr 46,0 mill. og ved overføring fra drift kr 43,174 mill.

INVESTERINGSREGNSKAP

Investeringer i nybygg og nyanlegg utgjorde i 2005 kr 130,092 mill., mens investeringer i utstyr med videre beløp seg til kr 5,723 mill., i alt kr 135,816 mill. I tillegg kommer tapsavsetning for bokført renteinntekt



Leif Østlie i Elektrogruppa på oppdrag. Foto: Cato Gullhav.

for lån fra HAV Eiendom på kr 1,524 mill., som fører til samlede investeringskostnader i 2005 på kr 137,339 mill.

Mindreforbruk i forhold til årets budsjett, kr 111,835 mill., henger sammen med at flere prosjekter er igangsatt senere enn opprinnelig forutsatt og vil bli belastet regnskap for senere år. Uanvendte bevilgninger avsettes til spesifikke prosjekter på fond til senere bruk. Kostnader til prosjekter fra tidligere år, med bevilgninger på tidligere års budsjetter, dekkes tilsvarende ved uttak fra fond. Avsetninger til og uttak fra kapitalfond i 2005 utgjør henholdsvis kr 64,721 mill. og kr 11,811 mill. Se note 8 til regnskapet.

Havnestyret har ønsket at MVA-kompensasjonen som Oslo kommune beholder og som havnestyret mener tilhører havnekassen, skal framvises i regnskapet. Beløpet er derfor skilt ut fra artsgruppa overføringsutgifter på egen linje. Se også tilsvarende under driftsregnskapet. MVA-kompensasjonen utgjør til sammen i driftsregnskapet og investeringsregnskapet kr 19,402 mill. Se note 4 til regnskapet.

I opprinnelig 2005-budsjett var det budsjettet med overføringer fra staten på kr 46,0 mill. Herav var forutsatt kr 5,0 mill. for bidrag til fjerning av forurensete bunnsedimenter. Dette har ikke kommet i gang i 2005 og overføring har ikke funnet sted. På inntektssiden var det videre budsjettet med uttak fra tidligere års overskudd med kr 6,0 mill. Ved utarbeidelsen av 2006-budsjettet, ble dette på inntektssiden saldert med uttak fra fond – inkludert tidligere års overskudd – med kr 24,4 mill. På det tidspunkt lå det i 2005-budsjettet inne en forutsetning om salg av rettighetene

til Havneleret, og salgsinntektene var forutsatt avsatt til frie fond. Senere ble det besluttet ikke å selge disse rettighetene og inntekten ble tatt ut av 2005-budsjettet. Etter dette ville det ikke være dekning for de kr 6,0 mill. i 2006-budsjettet. Av denne grunn foreslås det uttatt kr 2,9 mill. fra tidligere års overskudd i 2005-regnskapet. For saldering av 2005-regnskapet etter reduksjon i disse to inntekstpostene samt andre mindre avvik fra investeringsbudsjett nevnt ovenfor, foreslås det overført kr 50,231 mill. fra driftsregnskapet.

Revidert budsjett for 2005 var saldert med uttak av lån på kr 60,0 mill. Det har ikke blitt nødvendig å ta ut dette lånet i 2005, hvorav fondsavsetningene av uanvendte bevilgninger («overføring av uanvendt til neste år») må reduseres med samme beløp. Se note 8.

ÅRSAVSLUTNINGSDISPOSISJONER

Fondsdisposisjoner vedrørende kapital- og driftsfond ved årsavslutningen framgår av note 8 til regnskapet.

Avsetningen til driftsfond på kr 6,475 mill. gjelder ubenyttede bevilgninger til blant annet utsatte kurs og arrangementer, seminaraktiviteter knyttet til de



Havnedirektøren taler ved åpningen av ny kai og nytt skur på Kneppeskjærutstikkeren. Foto: Trude Thingelstad.

Kapitalregnskap 2005

i 1000 NOK	I Regnskap 2005	II Budsjett 2005	III Justert budsjett 2005	IV Regnskap 2004	V Avvik 2005 (III-I)
Kraner og annet materiell	5 723	47 055	7 055	7 118	1 332
Investering Sydhavna	63 998	201 500	179 819	81 386	115 821
Investering havn forøvrig	50 816	62 300	62 300	34 483	11 484
Utlån/forskottering	0	53 000	0	40 000	0
Overføringsutgifter	16 802	-	-	10 412	-16 802
Sum investeringer	137 339	363 855	249 174	173 399	111 835
Overført fra driftsregnskapet	50 231	43 174	43 174	40 355	-7 057
Salg av eiendom	0	350 000	-	299 073	-
Salg av anleggmidler	521	-	-	-	-521
Lån	-	-	60 000	-	60 000
Tilskudd fra staten/andre	41 100	46 000	46 000	300	4 900
Finansinntekter og finansieringstransaksjoner	1 524	-	-	-	-1 524
finansieringstransaksjoner	-	-	-	1 892	-
Bruk av fond/avsetninger	108 711	1 500	100 000	4 637	-8 711
Avsetninger til fond	64 748	76 819	-	172 858	-64 748
Sum finansiering	137 339	363 855	249 174	173 399	111 835

Tabell 7



Oslo Havn KF har anskaffet to nye saltgrabber. Jan Kjensli (til høyre) i faglig diskusjon med leverandøren foran den største av grabbene. Foto: Arne Nilsen.

pågående omstillingene i organisasjonen, deltakelse Fjordbyutstillingen, tradeanalyse og økte forsikringer med videre.

Ved inngangen til 2005 var det avsatt kr 128,230 mill. på ubundne drifts- og kapitalfond, det vil si fondsmidler bundet til bestemte drifts- og investeringsprosjekter. Gjennom de bevegelser som er beskrevet, økes fondsavsetningene til kr 186,365 mill. ved utgangen av året. Som det fremgår av fondsoversikten i note 8 til regnskapet, utgjør de tyngste postene i avsetningene fondsmidler som er bundet opp til prosjektene som er under gjennomføring i Sydhavna. Som det også framgår av noten, framkommer nytt disponibelt beløp på fondskonto på kr 186,365 mill. etter inndragning av ikke uttatt lån på kr 60,0 mill.

Regnskap per KOSTRAfunksjon

Beløp i 1000 NOK	2005	2004
Administrasjon	621	2 059
Samferdselsbedrifter/transporttiltak	93 573	-168 741
Renter/utbytte og lån	27	40 026
Interne finansieringstransaksjoner	-94 221	126 656
Investering	0	0
Politisk styring og kontrollorganer	697	658
Administrasjon	45 433	48 130
Administrasjonslokaler	669	1 485
Premieavvik	-2 321	-6 270
Samferdselsbedrifter/transporttiltak	-78 692	69 674
Motpost avskrivninger	-43 493	-42 160
Renter/utbytte og lån	4 505	6 793
Interne finansieringstransaksjoner	55 456	42 805
Årets regnskapsmessige merforbruk/mindreforbruk	17 746	18 233
Drift	0	0

REGNSKAP 2005

Driftsregnskap

i 1000 NOK	Noter	Regnskap 2004	Budsjett 2005	Justert budsj. 05	Regnskap 2005	Avvik
DRIFTSINNTEKTER						
Havneavgifter		81 168	73 066	73 366	78 469	5 103
Leie fast eiendom	1	87 308	72 345	77 521	89 458	11 937
Andre vederlag		45 487	49 079	53 503	56 684	3 181
Sum havneavg. og vederlag		213 963	194 490	204 390	224 611	20 221
Salg av utst./transp.m./mask.		5	-	-	-	0
Interne inntekter	2	702	325	325	1 565	1 240
Overført fra folketrygden		2 972	4 200	3 000	2 961	-39
Sum driftsinntekter		217 642	199 015	207 715	229 137	21 422
DRIFTSUTGIFTER						
Lønnsutgifter inkl. oppgavepliktige godtgjørelser	3	90 771	86 691	91 511	90 774	-737
Kjøp av varer og tjenester som inngår i kommunale produkter	4	50 046	50 984	51 685	45 017	-6 668
Kjøp av varer og tjenester som erstatte kommunale produkter		-	-	5 497	5 482	-15
Overføringsutgifter	5	4 684	9 825	9 007	6 033	-2 974
MVA-kompensasjon	4	4 311	-	-	4 124	4 124
Sum driftsutgifter		149 812	147 500	157 700	151 430	-6 270
Driftsresultat		67 830	51 515	50 015	77 707	27 692
FINANSPOSTER						
Renteinntekter	6	7 778	1 000	2 500	4 853	2 353
Renteutgifter ex. fondsrenter		5 012	4 261	4 261	4 278	17
Avdragsutgifter	7	9 559	5 080	5 080	5 080	0
Resultat finansposter		-6 793	-8 341	-6 841	-4 505	2 336
Ordinært resultat		61 037	43 174	43 174	73 202	30 028
INTERNE FINANSIERINGSTRANSAKSJONER						
Avsetn. til disposisjonsfond ekskl. fondsrenter	8	2 450	-	-	6 475	6 475
Overført til investeringsregnskap	10	40 355	43 174	43 174	50 231	7 057
Sum avsetninger		42 805	43 174	43 174	56 706	13 532
Bruk av disposisjonsfond		-	-	-	1 250	1 250
Sum bruk av avsetninger		-	-	-	1 250	1 250
Regnskapsmessig mindreforbruk		18 232			17 746	
AVSKRIVNINGER						
Avskrivninger		42 160			43 493	
Motpost avskrivninger		42 160			43 493	

Balanse

	Noter	2005	2004
EIENDELER			
Fast eiendom	11	1 065 840 052	1 025 411 454
Større materiell, utstyr m.m.	11	15 769 496	18 628 261
Utlån	5	40 000 000	40 000 000
Sum anleggsmidler		1 121 609 548	1 084 039 715
Pensjonsmidler	12	234 875 761	225 376 500
Aksjer	13	100 000	100 000
Sum aksjer og andeler		234 975 761	225 476 500
Fordringer	1	42 072 694	48 184 618
Premieavvik OPF	12	14 147 934	12 114 100
Arbeidsgiveravg. av premieavvik OPF	12	1 994 854	1 708 083
Forskudd til leverandører	14	798 615	807 276
Merverdiavgift til gode		2 214 760	2 785 628
Kasse og bankinnskudd		230 928 176	259 583 506
Sum omløpsmidler		292 157 034	365 183 211
Sum eiendeler		1 648 742 343	1 634 699 426
EGENKAPITAL OG GJELD			
Udisponerte fond	9	2 036 755	96 009 833
Ubundne fond	8	186 364 500	128 229 600
Regnskapsmessig overskudd	15	40 061 059	25 214 835
Kapitalkonto	16	1 038 045 215	994 290 169
Sum egenkapital		1 266 507 528	1 234 744 436
Langsiktig gjeld	7	58 814 127	63 894 079
Brutto påløpt pensjonsforpliktelse	12	255 818 600	247 424 600
Sum langsiktig gjeld		314 632 727	311 318 679
Påløpte feriepenge		8 607 220	17 291 255
Forskudd fra kunder	17	1 943 212	1 484 241
Gjeld til leverandører	18	26 157 406	52 946 295
Mellomværende med OK	19	24 450 022	1 098 762
Annen kortsiktig gjeld		6 444 227	6 815 759
Sum kortsiktig gjeld		67 602 087	79 636 312
Sum gjeld		382 234 814	390 954 991
Sum egenkapital og gjeld		1 648 742 343	1 634 699 426
MEMORIAKONTI			
Memoriakonti	20	24 407 921	29 040 337
Motpost memoriakonti	20	24 407 921	29 040 337

Oslo Havn KF, 8. februar 2006

Anne Sigrid Hamran
havnedirektør

Johan Hoddevik
administrasjonssjef

Mona Østengen
regnskapssjef

NOTE TIL SAMTLIGE BALANSEKONTI

Balansekontiene – herunder bankkontiene – er avstemt. Det er ikke knyttet usikkerhet til poster i balanseregnskapet som kan medføre vesentlige regnskapsmessige konsekvenser for virksomheten.

1. LEIEINNTEKTER

Av fordringene er ca. 2,7 % eldre enn 60 dager og ca. 2,3 % eldre enn 90 dager. Heri er ikke medregnet de nedenstående fordringer mot Oslo kommune. Påløpte forsinkelsesrenter beregnes, faktureres og bokføres når hovedstol innbetales. Påløpte renter for forsinkede, ubetalte fordringer er dermed ikke bokført.

Oslo Havn KF har en pågående tvist med Oslo kommune sentralt vedrørende inntekter for diverse eiendommer slik det framgår nedenfor.

Når det gjelder salg av eiendommen Ormsundveien 4, vises til note i 1999-regnskapet.

Når det gjelder inntektene fra den såkalte Trekanttomta, ble 29.06.2001 anke vedrørende vedtak av 02.03.2001 om at 72 % av inntektene fra festekontrakten skal tilordnes bykassen behandlet av Kongen i Statsråd. Anken ble avslått. Krav som Oslo Havn KF på dette grunnlag i brev av 01.10.2001 fremmet mot Oslo kommune er fortsatt ikke innfridd. Det vises til note til 2001-regnskapet.

Oslo Havn KF er i brev av 09.12.2004 fra Byrådsavdeling for finans og utvikling meddelt at finanskomiteen i møte 3.3.2004, etter innstilling fra byrådet i byråds-sak 29 av 12.02.2004, besluttet at vedtaket av Kongen i Statsråd skal bringes inn for domstolene til rettslig prøving. Stevning ble oversendt Oslo tingrett 26.11.2004.

Videre meddeles det at byrådet foretar en midlertidig fordeling av inntektene i tråd med den fordeling som byrådet mener er riktig. Dersom domstolens behandling medfører at byrådet helt eller delvis ikke gis medhold i sitt standpunkt, vil det bli foretatt et etteroppgjør i samsvar med rettskraftig dom.

Oslo Havn KFs andel av inntektene er i følge fordelingen, foretatt av byrådet, kr 2 914 935,00 i avdrag + kr 616 573,35 i renter. Oppgjør ble mottatt og bokført

i 2004-regnskapet. Avdrag er bokført som reduksjon av fordringen i balansen, renter er inntektsført i driftsregnskapet.

Saken er ikke behandlet i Oslo tingrett i 2005. Fiskeri- og kystdepartementet har i brev, mottatt 13.12.2005, bedt Oslo Havn KF om å oversende ytterligere opplysninger i saken.

Oslo Havn KFs andel (28 %) av inntektene fra Trekanttomta for 2005 er beregnet til kr 862 451,52. Beløpet er ikke bokført. Beløpet inngår i nedenstående totalsum.

Påløpte renter for 2005 utgjør ca. kr 1,0 mill. (renter for tidligere år er ikke tillagt hovedstol). Renter er ikke bokført verken for 2005 eller tidligere år.

Eksklusive renter, utgjør – etter fradrag av innbetaling fra Oslo kommune – Oslo Havn KFs fordringer mot Oslo kommune for Trekanttomta og Ormsundveien 4 i alt kr 17 816 064,56.

2. INTERNE INNTEKTER

Interne inntekter for arbeid på investeringsprosjekter i bygg/anlegg, interne inntekter for arbeid på/med materiellinvesteringer og interne inntekter ved egen bruk av kraner og inspeksjonsbåter.

3. LØNNSUTGIFTER

All lønn vedrørende 2005 inklusive desember er belastet driften i 2005.

Arbeidsgiveravgift for 2005 som er belastet driften i 2005 men ikke innbetalt, og ikke innbetalt skattetrekk utgjør kr 5 256 625,18. Herav utgjør arbeidsgiveravgift av tilleggspremie OPF kr 574 047,80. Beløpet inngår i annen kortsiktig gjeld i balansen.

Regnskapet inkluderer styrehonorar eksklusive arbeidsgiveravgift på kr 418 457,14

Regnskapet inkluderer også innbetalingstrekk for leie av hjemme-PC.

4. OVERFØRINGSUTGIFTER

Nye regler for kompensasjon av merverdiavgift til kommuner og fylkeskommuner trådte i kraft fra 01.01.2004. I henhold til reglene skal utgiftsarten belastes med fakturabeløp eksklusive MVA. Den delen av inngående merverdiavgift som foretaket skal betale, skal posteres som en overføringsutgift på artsgruppe 429 Moms generell kompensasjonsordning. Dette MVA-beløpet vil dermed inngå i artsgruppe 400:499 overføringsutgifter. Som følge av dette må artsgruppe 100:285 og artsgruppe 400:499 ved sammenligning med budsjett og med regnskap tidligere år sees under ett.

Momskompensasjon utgjør kr 4 123 535,54 i driftsregnskapet og kr 15 278 073,17 i kapitalregnskapet, totalt kr. 19 401 608,71.

5. FORDRINGER

Fordringene vurderes jevnlig. Det følges en praksis med vurdering av den enkelte fordring, med utgiftsføring straks fordringen er konstatert som usikker. Det er ingen tap på fordringer i 2005. I investeringsregnskapet er påløpte renter kr 1 523 847,80 vedrørende utlån til HAV Eiendom AS inntektsført, og det samme beløpet er avsatt til tap på fordring av forsiktighets hensyn. Rentebeløpet er tillagt hovedstol for utlånet til HAV Eiendom AS på kr 40 000 000,00, til sammen kr 42 231 464,24.

6. RENTEINNTEKTER

Posten utgjør renter av bankinnskudd.

7. AVDRAGSUTGIFTER

Det er ikke opptatt nye lån i 2005. Oslo Havn KF har fått lånetilsagn på kr 60 000 000,00 i Lånefondet i 2005. Lånet er ikke tatt ut. Betalte avdrag 2005 på tidligere opptatte lån: kr 3 167 491,00 mill. Oslo Havn KFs andel av Lånefondets omkostninger som er

belastet driften i 2005 utgjør kr 3 092,71. Påløpte, ikke forfalte renter er (fra og med 2002) belastet regnskapet i 2005 og inngår således i betalt rentesaldo.

Oslo Havn KF har i 2005 betalt til bykassen vedrørende annuitetslån etablert ved dannelsen av Oslo Pensjonsforsikring A/S (OPF) i 1999 – 2000 kr 3 847 078,00 i renter og kr 1 912 461,00 i avdrag. Gjenstående gjeld etter dette er kr 55 506 616,00.

8. UBUNDNE FOND

Spesifikasjon av investeringer i nybygg og nyanlegg og materiell, med oversikt over uttak fra og avsetning til ubundne fond. Oversikten omfatter fondsmidler bundet til spesifikke drifts- og investeringsprosjekter. Oversikten er delt i to tabeller (se side 38 og 39).

Tabellen ubundne kapital- og driftsfond har fokus på avsetningene av ubundne fond i balansen, med oversikt over fondets totale størrelse, disponering, uttak fra og avsetning til fond. Det er for prosjekter vedtatt til og med 2005 inntektsført kr 11,811 mill. fra ubundne fond. Kr 124,721 mill. avsettes til ubundne fond. Innvilget lån i 2005 kr 60,000 mill. ble ikke tatt ut. Dette medfører at disponibelt beløp for byggeprosjektene må reduseres tilsvarende, ved at uanvendt bevilgning fra 2005 ved avsetning til fond til disposisjon i 2006 reduseres med kr 60,000 mill. Ved eventuelt behov for uttak av lån i 2006 kan budsjettet justeres tilbake.

Kr 6,475 mill. avsettes til driftsfond. Beløpet gjelder ubenyttede bevilgninger til blant annet MVA-utredning, deltakelse i Fjordbyutstillingen og utsatte kurs-/seminaraktiviteter knyttet til de pågående omstillingene i organisasjonen.

Tabellen investeringsoversikt og fondsdisponering har fokus på investeringsregnskap og prosjektenes finansiering fra henholdsvis årets bevilgning og fond i 2005.

9. HAVNEFONDET

På havnefondet er avsatt renter beregnet til kr 26 922,75.

Ubundne kapital- og driftsfond

i 1000 NOK	Disponibelt per 31.12.2004	Omdisp. innen fond/ mot innt.bud. 2/3	Just. disp fra fond 2005 4=1+2+3	Inntektsført fra ubundne kap. fond 5	Avsatt til ubundne kap. fond		Omdisp. på ubund. fond ved årsavslut. 8	Ubund. kap fond 31.12.2005 9=4-5+6+7+8
					Før korr. vedr. lån 6	Red. disp.: Ikke uttatt lån 7		
Utfyllinger	164	-	164	-	-		-	164
Hjortnes	-	-	-	-	5 665		-	5 665
Filipstad	851	-	851	26	-		-	825
Tjuvholmen, salgsutgifter	200	-	200	454	-		254	-
Akershusstranda	2 232	-	2 232	-	22 929		-	25 161
Vippetangen	-	-	500		500		-	500
Revierhavna	8 592	-	8 592	7 053	-		-	1 539
Sørenga	55	-	55	55	-		-	-
Kongshavn	12 896	-	12 896	99	-		-	12 797
Havneveien	413	-	413	-	-		-	413
Sjursøya	49 205	-	49 205	-	85 831	-60 000	-	75 036
Kneppeskjær	4 536	-	4 536	-	2 234		-	6 770
Ormsund	559	-	559	517	-		-	42
Randsoner	-	-	-	548		548	-	548
Heggholmen	-	-	-	-	291		-291	-
Farleder	12 546	-	12 546	-	3 274		-214	15 606
Ren Oslofjord	300	-	300	514	-		214	-
Kloakkmottak	149	-	149	-	-		-	149
Strategisk plan	230	-	230	66	-		-	164
Omstruktureringsprosjekter	3 793	-	3 793	485	-		-	3 308
HAV Eiendom	-	-	-	-	-		-	-
Singasteinveien 5	426	-	426	426	-		-	-
Forskottering SVRØ	-	-	-	-	-		-	-
Sum nybygg og nyanlegg	97 147	-	97 147	9 695	121 272	-60 000	-37	148 687
Kraner	12 115	-	12 115	1 949	-		-	10 166
Utstyr, transp. m., mask.	7 418	-	7 418	167	3 449		37	10 737
Sum utstyr, transp. m., mask.	19 533	-	19 533	2 116	3 449		-	20 903
Sum investeringer	116 680	-	116 680	11 811	124 721	-60 000	-	169 590
Sum andre driftsutgifter	11 550	-	11 550	1 250	6 475	-	-	16 775
Sum fond fordelt	128 230	-	128 230	13 061	131 196	-60 000	-	186 365
Totale kap.-/driftsfond	128 230	-	128 230	13 061	131 196	-60 000	-	186 365

10. OVERFØRING TIL INVESTERINGSREGNSKAP

Det er overført kr 50,231 mill. fra driftsregnskapet til investeringsregnskapet.

Investeringsoversikt og fondsdisponering

Beløp i 1000 NOK	Just .disp. fra fond 2005 1	Budsjett 2005 2	Justeringer årets budsj. 3	Justert årets budsj. 4=2+3	Dispo- nibelt 5=1+4	Medgått 6	Inndras 7	Ubund. fond 31.12.2005 før omford. 8=5-6-7
Utfyllinger	164	0	0	0	164	0	0	164
Hjortnes	0	12 500	0	12 500	12 500	6 835	0	5 665
Filipstad	851	500	0	500	1 351	526	-0	825
Tjuvholmen, salgsutgifter	200	0	0	0	200	454	0	-254
Akershusstranda	2 232	23 500	0	23 500	25 732	571	0	25 161
Vippetangen	0	500	0	500	500	0	0	500
Revierhavna	8 592	9 800	0	9 800	18 392	16 853	0	1 539
Sørenga	55	0	0	0	55	0	55	0
Kongshavn	12 896	0	0	0	12 896	99	0	12 797
Havneveien	413	0	0	0	413	0	0	413
Sjursøya	49 205	171 500	-21 681	149 819	199 024	63 988	-60 000	75 036
Kneppeskjær	4 536	30 000	0	30 000	34 536	27 766	-0	6 770
Ormsund	559	0	0	0	559	517	0	42
Randsoner	0	1 000	0	1 000	1 000	452	-0	548
Heggholmen	0	1 500	0	1 500	1 500	822	387	291
Farleder	12 546	10 000	0	10 000	22 546	6 726	0	15 820
Ren Oslofjord	300	0	0	0	300	514	0	-214
Kloakkmottak	149	0	0	0	149	0	0	149
Strategisk plan	230	0	0	0	230	66	0	164
Omstruktureringsprosjekter	3 793	3 000	0	3 000	6 793	3 485	0	3 308
HAV Eiendom	0	0	0	0	0	0	0	0
Singasteinveien 5	426	0	0	0	426	419	7	-0
Forskottering	0	53 000	-53 000	0	0	0	0	0
Sum nybygg og nyanlegg	97 147	316 800	-74 681	242 119	339 266	130 093	-59 550	148 723
Kraner	12 115	40 000	-40 000	0	12 115	1 950	-1	10 166
Utstyr, transp.m., mask.	7 418	7 055	0	7 055	14 473	3 773	0	10 700
Sum utstyr, transp.m., mask.	19 533	47 055	-40 000	7 055	26 588	5 723	-1	20 866
Sum investeringer	116 680	363 855	-114 681	249 174	365 854	135 816	-59 551	169 589

11. AVSKRIVNINGER

Oslo Havn KFs opplegg for beregning av verdi og avskrivninger, er etter mønster av Norsk Standard. Materiell og faste eiendommer er gruppert med avskrivningstid som det fremgår nedenfor. Verditalleene bygger på bokførte kostnader fratrukket avskrivninger. Arealer er ikke avskrevet. Verditalleene her utgjøres av arealkostnader inklusive fyllinger fra og med 1945. Arealkostnader omfatter erverv av areal samt opparbeidelse av areal fram til en slik standard at det kan benyt-

tes til trafikk- og lagringsformål. I arealkostnadene er også inkludert arealopparbeidelse bak kaiinstruksjon der slike har blitt bokført på konti for kaiinvesteringer. Det vises for øvrig til at Oslo kommune sentralt har utarbeidet et register over kommunens samlede eiendommer.

Avskrivningsprinsippene (lineær avskrivning, avskrivningstid for den enkelte anleggsgruppe som det fremgår nedenfor) er imidlertid de samme.

Avskrivninger for Oslo havnevesen 2005

Beløp i 1000 NOK	Avskrivningstid	Verdi per	Aktivert	Utrangert	Avskrivning	Verdi per
Anleggsgruppe	År	31.12.04	2005	2005	2005	31.12.05
		1	2	3	4	5=1+2-3-4
Inventar/utstyr	5	10 708	2 201	49	3 668	9 192
Kjøretøy	8	6 717	1 572	279	1 433	6 577
Båter	15	23 579	0	0	2 617	20 962
Kraner	15	126 127	3 023	0	10 888	118 262
= Sum materiell		167 131	6 796	328	18 606	154 993
Arealer		411 982	46 952	20 836	0	438 098
Bygninger	25	142 949	34 381	2 133	8 522	166 675
Kaier	30	321 978	14 195	0	14 330	321 843
= TOTALSUM		1 044 040	102 324	23 297	41 458	1 081 609



12. PENSJON

Omfatter estimat per 31.12.2005 for påløpt brutto pensjonsforpliktelse, pensjonsmidler, netto pensjonsforpliktelse og premieavvik i OPE, i henhold til regnskapsforskrifter for kommuner og fylkeskommuner § 13.

Endring av regnskapsprinsipp

Prinsippet for bokføring av pensjonsutgifter er endret fra å utgiftsføre betalt pensjonspremie til å utgiftsføre påløpt pensjonskostnad, jmfør regnskapsforskriftenes § 13.



	Beløp i 1000 NOK
Netto driftsresultat 2005	17 740
- Årets premieavvik	2 870
- Arb.g.avg. av årets premieavvik	400
+ Amortisering av pensjonsforpliktelse 2002-04	840
+ Arb.b.avg. av amort av pensjonsforpl. 2002-04	120
= Netto driftsresultat etter anordningsprinsippet	-2 310
	15 430

13. AKSJEBEHOLDNING

Selskap	Eierandel	Antall aksjer	Anskaffelses- kost per aksjer	Beløp i NOK
				Samlet aksjekapital
HAV Eiendom A/S	100%	100	1 000	100 000
Bokført verdi				100 000

14. FORSKUDD TIL LEVERANDØRER

Omfatter blant annet interimskonti som hovedsakelig gjelder utgifter til aktiviteter hvor det forutsettes hel eller delvis dekning av andre. Disse utgiftene er ikke belastet driftsregnskapet.



15. REGNSKAPSMESSIG OVERSKUDD

Udisponert overskudd inngår i Oslo Havn KFs frie fond. Etter inntektsføring av del av udisponert overskudd fra 2003 (kr 2,900 mill.) som er overført til investeringsbudsjettet, blir regnskapsmessig resultat som bokføres for 2005 i henhold til Kommunaldepartementets regnskapsforskrifter kr 17,746 mill.

Endringen i udisponert overskudd (frie fond) fra 2004 til 2005 er som følger:

Alle i tall i 1 000 kr

Udisponert overskudd 2003	6 982
Udisponert overskudd 2004	18 233
= Beholdning 31.12.04	25 215
- Disponering i 2005 av overskudd 2003	-2 900
+ Udisponert overskudd 2005	17 746
= Beholdning 31.12.2005	40 061

16. KAPITALKONTO

Endringen på kapitalkonto fra 2004 til 2005 er som følger:

Beløp i 1000 NOK

Kapitalkonto 2004		947 606
+ Avdrag Lånefondet	3 168	
+ Avdrag OPF	1 912	
- Nye lån	0	= 5 080
+ Tilskrivning/avskrivning 2005. (Se note 11)		37 570
+ Korrigering fra tidligere i år		46 684
+ Endring netto pensjonsforpliktelse (Se note 12)		1 105
= Kapitalkonto 2005		1 038 045



Oslo Havn KF har skiftet firma i økonomisystemet Agresso to ganger siden innføringen av systemet i oktober 2002. Kopiering mellom de forskjellige firmaer ble utført fra sentralt hold. I forbindelse med kopiering fra et firma til et annet ble ikke balansen oppdatert med riktige beløp. Dette er korrigert i 2005, og korrekte tall for kapitalkontoen per 31.12.2005 står i årets oversikt.

17. FORSKUDD FRA KUNDER

Forskudd fra kunder omfatter kun forhold som gjelder år 2005.

18. GJELD TIL LEVERANDØRER

Omfatter hovedsakelig gjeld til leverandører knyttet til investeringsprosjekter.

19. MELLOMVÆRENDE MED OSLO KOMMUNE

Gjeld til bykassen på løpende regning. Oslo Havn KFs konto i bykassen har ikke blitt styrket med de nødvendige midler.

20. MEMORIAKONTI

Omfatter hovedsakelig utgiftsførte fordringer som står registrert til debet – kredit. Kr 15,2 mill. utgjøres av garantier per 31.12.2005 fra Oslo Havn KFs leverandører.

Foto neste side: 

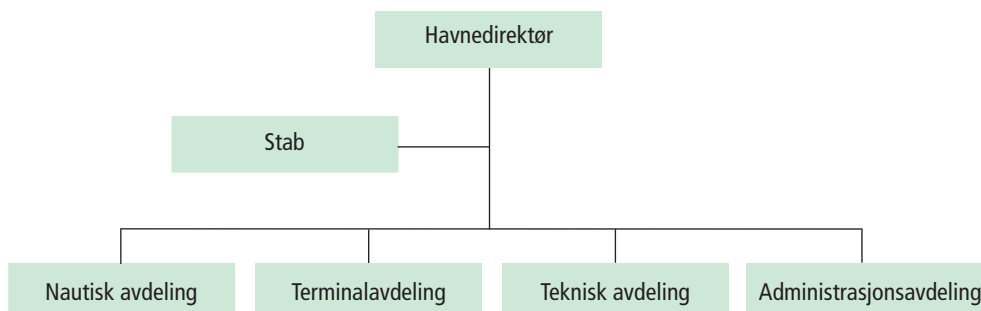
Caroline Steen Hofstad ved Oslo havn KFs stand på Oslo Miljøfestival 2005. Foto: Trude Thingelstad.

Organisasjon, miljø og service



Oslo Havn KF deltok med stand på Oslo Miljøfestival 2005 og informerte om tiltak for en renere fjord.

Organisasjonskart Oslo Havn KF



ORGANISASJON OG BEMANNING

Oslo Havn KF hadde 178,8 stillinger per 31.12.2005. Antall utførte årsverk i 2005 var 177,8. Bemanningen er redusert med 10,4 stillinger i løpet av 2005. Dette kommer som en følge av omstillings- og effektiviseringstiltak. I tillegg er det i løpet av 2005 foretatt flere organisasjonsmessige endringer.

Stillingsoversikt per 31.12.2005

Avdeling	Antall stillinger
Havnedirektør	1,0
Havnedirektørens stab	3,0
Nautisk avdeling	25,5
Terminalavdelingen	61,6
Teknisk avdeling	54,4
Administrasjonsavdelingen	33,3
I alt	178,8

OMSTILLINGS- OG EFFEKTIVISERINGSTILTAK

Oslo Havn KF er inne i en periode med omstillinger ved at det etter havnestyrets handlingsplan for Fjordbyen og i henhold til revidert strategisk plan skal avgis store havnearealer til byutvikling og at havnevirksomheten skal omstruktureres.

De organisasjonsmessige omstillinger og bemanningstilpasninger fastlegges gjennom vedtak etter utredninger fra MBU-oppnevnte arbeidsgrupper.

Det har også vært arbeidet for å redusere antall le-

dere og antall ledernivåer, antall møter og antall tilstedeværende på møter.

Ved ledighet i stillinger, gjennomføres det en grundig organisasjonsmessig behandling før eventuell beslutning om utlysning. Når ledige stillinger skal besettes, er det et siktemål at egne ansatte skal tilsettes så langt som mulig. Det har vært foretatt 11 interne utlysninger av stillinger i 2005 hvorav tre også har vært utlyst eksternt. I tillegg har egne ansatte vært benyttet som vaktmannskap i forbindelse med ISPS og det er en egen reservekranførerstyrke.

Oslo Havn KF har i 2005 overført sitt sentralbord til Oslo kommunes felles sentralbord 02180/815 00 606.

Innenfor rammen av gjeldende forskrifter til havne- og farvannsloven, arbeides det kontinuerlig med å forenkle havnenes regulativ.

HELSE, MILJØ OG SIKKERHET

Oslo Havn KF har i 2005 kartlagt risiko for en rekke utsatte arbeidsområder, samt utarbeidet handlingsplaner for å redusere risikoen hvor den ikke er akseptabel.

Risikoanalyser er gjennomført på verkstedet, elektro og renhold og er igangsatt i kranseksjonen og i sjødistriktet. I forbindelse med anskaffelse av ny kai-kran er det i regi av tverrfaglig anskaffelsesteam utført risikovurdering på kaikant-containerkran og mobil havnekran for å sammenligne risikobildet. Foreslåtte tiltak er blant annet kurs i stropping og løfteoperasjoner, fokus på riktig bruk av verneutstyr og oppmerking av fareområder.

Det ble i AMU vedtatt opprettet et underutvalg for ulykkesforebyggende arbeid. Utvalget skal behandle områder for forebygging av ulykker i den hensikt å redusere skader. Det er rapportert 3 personskader i 2005, som er en betydelig nedgang fra 2004.

Det utarbeides intern revisjonsplan for en 3-års periode. Intern revisjon ble gjennomført i elektro-, eiendoms- og kranseksjonen.

Følgende nye virkemidler er iverksatt i Oslo Havn KF for å ivareta arbeidsgiverrepresentanters HMS-kompetanse:

- i forbindelse med årlige ledersamtaler blir behovet for opplæring innen HMS drøftet
- kursplan for vedlikehold av HMS-kompetanse er utarbeidet og vedtatt av AMU.

Det har vært avholdt 8 AMU-møter i 2005.

Medarbeidersamtaler er gjennomført tilnærmet 100 % i 2005.

SYKEFRAVÆR

Sykefraværet økte noe i 2005, og er nær nivået for to år tilbake. Økningen i sykefraværet er spesielt stort for kvinnelige ansatte.

Det blir jobbet kontinuerlig med oppfølging av sykefravær og tilrettelegging av arbeidsplasser for at ansatte raskere skal kunne komme tilbake i arbeid.

Det har vært fokus på nestenulykker og uønskede hendelser, som har medført økt rapportering av slike hendelser.

Det er utarbeidet rutine for medbestemmelse for vernetjenesten ved omorganiseringer.

Bedriften har for alle ansatte tilbudt kurs i blant annet livsstil (kosthold, trening med videre). Oslo Havn KF er IA-virksomhet.

LIKESTILLING

Oslo Havn KF har i 2005 videreført handlingsplan for likestilling med følgende målsettinger:

- 30 % kvinnelige avdelings- og mellomledere.
- Jevnere kjønnsfordeling blant høyere fagstillinger.
- Minimum 1 kvinne i alle nedsatte prosjektgrupper.

OPPLÆRINGS- OG UTVIKLINGSARBEID

Oslo Havn KF fokuserer på kompetanseutvikling relatert til foretakets strategier og mål. I 2005 ble det avsatt kr 1 000.000 til opplærings- og utviklingstiltak. Midlene blir fordelt per avdeling og blir brukt i henhold til opplæringsplaner for hver enkelt ansatt ved at medarbeidersamtaler danner grunnlaget for opplærings- og utviklingstiltakene. Av midlene ble kr 220 000 avsatt til prioriterte fagområder som er avdelingsoverskridende tiltak for kompetanseheving av ansatte. Prioriterte områder i 2005 har vært lederutvikling, HMS-områder og seminar for ansatte om passasjertrafikken over Oslo havn.

Sykefravær i %

	per 31.12. 2003	per 31.12. 2004	per 31.12. 2005	Endring 2004-05 Prosentpoeng
Kvinner	10,6	4,5	6,8	2,3
Menn	9,5	7,1	7,4	0,3
Totalt	9,7	6,5	7,2	0,7



Likestilling

	ANSATTE		TOPPLEDERE		MELLOMLEDERE	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%
Kvinner	56,7	32	1	17	7	41
Menn	122,1	68	5	83	10	59
SUM	178,8	100	6	100	17	100

MILJØSTYRING

Oslo Havn KF ble miljøsertifisert etter ISO 14001 i 2001. I 2004 ble foretaket resertifisert. I alle store prosjekter skal viktige miljøaspekter avdekkes og ivaretas. Det arbeides med en forenkling av styringssystemet og av større systemarbeider i 2005 er de to tidligere overordnede håndbøkene for kvalitet og HMS slått sammen til en håndbok kalt Systemhåndbok. Samtidig er det kommet til nye håndbøker på arbeidsområdene elektro, jernbanedrift og kraner.

REVISJONER

Det ble gjennomført to interne revisjoner i 2005 med tema Kran og HMS, samt elektro, eiendom, HMS og ytre miljø. Den eksterne revisjonen i forhold til ISO 14001 hadde fokus på oppfølging av leverandører/leietakere med hensyn til ytre miljø og beredskap ytre miljø.

Kommunerevisjonen avholdt systemrevisjon i november 2004, hvor rapporten ble overlevert i 2005. Fokusområder for revisjonen var en anskaffelse av ny kai, deler av import- og eksportprosessen, lasting, lossing og fakturering og Oslo Havn KFs dokumenterte system, struktur og avvikssystem. I rapport til Kontrollutvalget skriver Kommunerevisjonen:

«Revisjonen bekrefter at Oslo Havn KFs aktiviteter og resultater er i overensstemmelse med virksomhetens dokumenterte system, og at det beskrevne systemet er i overensstemmelse med en overordnet standard, bestemmelser, regler og lover.»

TRAFIKKAVVIKLING

Tiltak gjennom året har vært tett oppfølging av driftsopplegget på terminalene for en sikrere og mer effektiv trafikkavvikling. Spesielt for 2005 har vært den store omleggingen på Utstikker II i forbindelse med senketunnelens behov for betydelig areal som medførte at helt ny logistikk måtte legges opp for fergeselskapene der. Omleggingen av havneveien og logistikken for terminalen og anleggsarbeidene for den estetiske oppgraderingen har vært utført i nært samarbeid med berørte brukere. Terminalen på Utstikker II ble åpnet den 25 november. Det er fortsatt noe arbeid som gjenstår i forbindelse med den oppgraderingen.

TILGJENGELIGHET FOR MENNESKER MED FUNKSJONSHEMMING

Oslo Havn KF har tilrettelagt for ansatte med funksjonshemming ved reservering av parkeringsplass, heis, toalett og kontorinnredning.

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 med mere). I denne brosjyren er blant annet septikmottak og ramper gjengitt.

HAVNESTYRESAKER

Saker til og protokoller fra havnestyremøtene er gjort allment tilgjengelig ved at de legges ut på Oslo Havn KFs internetsider.

FAKTURERING

Det arbeides kontinuerlig med å tilpasse rapportering og fakturering for å imøtekomme ønsker fra kundene.

KUNDEMØTER

Det er avholdt kundemøter med de største kundene med sikte på å utveksle informasjon om hva som vil skje på kort og lang sikt. I tillegg avholdes rutinemessig møter med kunder ved enkeltsaker.

KUNDEUNDERSØKELSER

Det har i mange år vært gjennomført kundeundersøkelser om service i Oslo Havn KF. Resultatene har i flere år vært stabile og gode.

Foto neste side: ►

Tom A. Hansen (til venstre) og Willy Knudsen legger rød løper på Honnørbrygga i forbindelse med 100 års markeringen, juni 2005.
Foto: Andreas Knispel/Lars Finholth.

English summary

The Oslo Port Authority is a municipal enterprise with a board in accordance with the Municipal Act § 11. The board has 19 members. Nine are politically appointed, two represent the port users, three are employee representatives and one representative is appointed from each of the neighbouring counties of Akershus, Hedmark and Oppland. In addition two state representatives is appointed from the Ministry of Defence and the Norwegian Coast Directorate with the right to speak and propose, but no voting rights.



PORT AUTHORITY MANDATE AND GUIDELINES

The Port Authority's activities consist of:

Port Administration and regulation within the port district in accordance with the Port Act, rules and regulations.

To provide basic infrastructure for shipping, imports and exports and passenger traffic. In relation to shipping, the services consist of keeping the sea-lane open and providing adequate berths for ships.

In relation to cargo throughput the services consist of planning, developing and maintaining terminals for the container traffic, bulk transports etc. also cargo and passenger traffic both foreign and coastal.

The main categories of users are shipping companies, agents, forwarders, importers, exporters and ferry passengers both foreign and local.

INCREASE IN CONTAINERS

The port of Oslo experienced a decrease in container traffic lift on/lift off (lo/lo) in 2005. Cargo was down by 10.8 % and the number of boxes (TEU) decreased by 3.7 % compared to 2004.

The year 2005 marked a slight decrease in the volume of goods passing through the Port of Oslo. The volume decreased by 2.4 % compared with the preceding year, reaching a figure of 5.990 million tonnes.

The traffic in general cargo decreased by 168 000 tonnes to a total of 2.7 million tonnes in 2005. 1.1 million tonnes general cargo were freighted by trailer and car ferries and 1.1 million tonnes were carried in lo/lo containers.

The number of passengers travelling by the various ferry services (including cruise ships) reached 2.8 million last year.

FINANCE

The accounts showed an operating profit of NOK 34.2 million. The equivalent figure for 2004 was NOK 25.6 million.

Operating revenue in 2005 amounted to NOK 226.2 million compared to NOK 214.7 million in 2004, while operating expenses in 2005 amounted to NOK 192.0 million compared to NOK 184.0 million in 2004.

ENVIRONMENTAL CONCERN

Environmental concern is high on the port's priority list.

The port's location at the top of the 60 miles long Oslofjord calls for a strict supervision of the traffic flow. An accident may have serious consequences for wildlife and recreational areas, which abound on each side of the fjord from the open sea to the port itself.

As a result the Oslo Port Authority plays a major role in organising the intermunicipal pollution control unit. To improve safety and efficiency for sea transport and the environment, The Coast Directorate and Oslo Port Authority have established Vessel Traffic Services (VTS) for the Oslo fjord. The Coast Directorate traffic central is situated in Horten, while the traffic central in Oslo is situated in the Port Authority administration building at Vippetangen. The traffic centrals are identical and technically integrated. Oslo Port VTS has jurisdiction from N 59.46 (at Spro) to Oslo including Bunnefjorden. VTS will provide information, guidance and in some situations directions to ensure safe navigation.

The environmental work relates to national and international requirements. Oslo Port Authority participates in «European Sea Ports Organisation» (ESPO) Environmental Committee and in «Environmental Challenges for European Port Authorities» (ECEPA).

REGULATIONS FOR OSLO PORT AUTHORITY BOARD

In connection with the provisions of the new Act on Municipalities and Counties of 25 September 1992, numerous amendments were made to a number of special Acts governing municipal and county operations. The amended Port's Act of 9 June 1993 differentiates between various types of ports. In regard to ports of special importance to the local society, the individual municipality may now organise management of the port in the best manner. For the major national ports, the provisions of the Act include rules concerning separate management, which can be implemented in the form of regulations issued by the Ministry of Fisheries.

The objective of these regulations in relation to the authority of the Port Authority Board is to promote an efficient and commercial operation and the delegation of authority.

KEY FIGURES

Key figures	2001	2002	2003	2004	2005
Earnings:					
Operating income (1.000 NOK)	212 182	214 247	219 958	214 670	226 176
Operating result ¹⁾	32 441	42 591	34 653	25 670	34 214
Operating margin in %	23 %	24 %	17 %	16 %	17 %
Operating income/man-labour year	1 045	1 045	1 149	1 160	1 272
Return on capital:					
Return on total capital in %	4,8%	4,5%	2,9%	2,3%	2,4%
Return on equity in %	4,6%	4,0%	2,2%	1,7%	2,4%
Solidity:					
Equity ratio in %	87,1%	68,5%	70,3%	76,1%	76,8%
Production:					
Goods throughput (1000 tonnes)	6 190	5 960	6 011	6 168	5 990
General cargo (1000 tonnes)	3 060	2 700	2 718	2 896	2 728
Number of containers lo/lo, TEU	140 060	145 770	162 294	177 019	170 506
Containers throughput lo/lo (1000 tonnes)	1 019	1 086	1 166	1 222	1 090

¹⁾ After depreciation

PROFIT AND LOSS

Profit and loss	2001	2002	2003	2004	2005
Income from goods and services	115 002	112 876	125 937	127 362	136 718
Income from real property	97 189	101 371	94 021	87 308	89 458
Operating income	212 191	214 247	219 958	214 670	226 176
Wages and social benefits	71 901	76 493	79 529	87 799	87 813
Fixtures and equipment/ Maintenance of buildings and constructions/					
Operating expenses	66 219	56 306	61 799	59 041	60 657
Depreciation	41 620	38 857	43 977	42 160	43 493
Operating expenses	179 740	171 656	185 305	189 000	191 963
Operating profit	32 451	42 591	34 653	25 670	34 213
Financial income	15 798	9 357	3 838	7 778	4 853
Financial expenses	7 190	16 706	18 174	14 571	9 358
Net profit	41 059	35 242	20 317	18 877	29 708



Foto: Kathrin Pedersen

Skur 71 (bilde øverst til venstre) og skur 72 på Grønli ble revet i forbindelse byggingen av senketunnelen i Bjørvika. **Vippetangen** (bilde øverst til høyre og neste side) er nå blitt den viktigste fiskeplassen etter at Grønli og Sjursøya er stengt for allmennheten. **Revierkaia** (bilde til høyre) er estetisk oppgradert med gangrabatter, tre- og buskbeplanting. **Oslo Havn KF** deltok for første gang med stand på den internasjonale transport og logistikkmesse i München sammen med Borg havn og Larvik havn (bilde nederst).



Foto: Anne Trine Hoel



Foto: NN



ÅRSRAPPORT 2005

Ansvarlig utgiver:

Havnedirektør Anne Sigrid Hamran

Redaksjonsutvalg:

Odd Brovold, leder

Anne Sigrid Hamran

Ellen Dalen

Camilla Furuholmen

Paal Waage

Margrethe Austad

Johan Hoddevik

Omslagsbilde:

Andreas Knispel/Lars Finholth

Utforming:

Ellen Dalen

Desktop:

Kjersti Faanes

Trykk:

Mediehuset GAN AS

Trykket på miljøvennlig papir

Opplag:

1 500

OSLO HAVN KF

Postboks 230 Sentrum

N-0103 Oslo,

Telefon: 02 180

Telefaks: 23 49 26 01

E-post: postmottak@havnevesenet.oslo.kommune.no

Internett: www.ohv.oslo.no





Foto: Andreas Kripsel/Lars Finholt



Retur:
Oslo Havn KF
Postboks 230, Sentrum
N-0103 Oslo