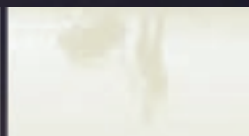




Oslo kommune
Oslo Havn KF

ÅRSRAPPORT 2006



with english summary





Foto: Trude Thingstad

INNHold

Havnedirektøren har ordet	2
Dette er Oslo Havn KF	3
Overordnede planvedtak	15
Prosjektstatus	19
Resultater 2006	29
Økonomi	35
Noter	42
Organisasjon, HMS og service	49
English summary	53

Havnedirektøren har ordet

Oslo Havn er Norges travleste havn, her vi ligger klemte mellom fjord og by med nær sagt alle typer gods, og som en av Norges største passasjerterminaler.

Havneaktiviteten har vært preget av stabilt volum på de fleste godssegmenter – høyt nivå på tørrbulk avspeiler byens byggeaktivitet, vårbulk viser at over 40 prosent av landets forbruk av fyringsolje til privathusholdninger og drivstoff på bil går over vår havn.

Import av containere og nye biler - over 40.000 i 2006 - tyder på stadig økende velstand, for å nevne noe.

Vi reiser mer og mer og 6,4 millioner passasjerer reiser årlig via Oslo Havn, fordelt på utenlandsfergene, lokalfergene, fjordcruise og cruiseskip. Rederier, agenter og alle involverte har bidratt til sikkerhets- og sikringskrav, hensiktsmessige bygninger og gjerder, og vi har funnet permanente løsninger som tilfredsstiller estetiske krav.

Havnestyret vedtok i juni 2006 enstemmig forslag til reguleringsplan for Sydhavna, som omfatter Kongshavn, Sjursøya, Kneppeskjærutstikkeren, Bekkelagskaiene og Ormsund – med buffersoner i ytterkantene. Planen er i tråd med “symmetrivedtaket” fra september 2001, der det legges an en balansert fraflytting/utbygging. Bygging av første fase av containerterminalen på Sjursøya er i full gang med oppfylling av bukta sør for Sjursøya og bygging av nye kaier og bakarealer.

Byen må ha infrastruktur for å fungere, og våre havneaktiviteter omfatter kaier, arealer, skur, kraner og tilbringersystem, men det styrer også arealbruken rundt havna. Vi må finne løsninger som ikke innebærer konflikter med bolig- og rekreasjonsområder på land, og fritidstrafikk på sjø i fremtiden.

Året 2005 ble avsluttet med at Bystyret vedtok helhetlig tiltaksplan for forurensede sedimenter og reguleringsplan for dypvannsdeponiet på Malmøykalven. Byrådet anmodet Oslo Havn KF om å gjennomføre planene, og med et enstemmig havnestyrevedtak, startet mudring og deponering opp i februar. Gjennomføringen av prosjektet har gått meget bra, og et nitidig oppfølgingsarbeid, revisjoner og analyser, viser at de forurensede massene kommer dit de skal, og blir liggende der.

Det har allikevel vært stor uro omkring prosjektet, først og fremst ved ulovlige demonstrasjoner og mediaoppslag. Det er politiet som håndterer demonstrantene, det er ikke Oslo Havn KF sin oppgave.

Det har vært arbeidet særlig med to store byutviklingsområder i 2006. Datterselskapet vårt, HAV Eiendom AS har fått politisk avklaring på konsept for Sørenga – et stort og viktig område av Bjørvika.

Oslo Havn KF har i felleskap med den andre store grunneieren på Filipstad utarbeidet forslag til reguleringsplan for Filipstad med ny fergeterminal, næringsområder, en spektakulær park til lands og til vanns, og foreslår videre at større områder avventer fremtidig planlegging.

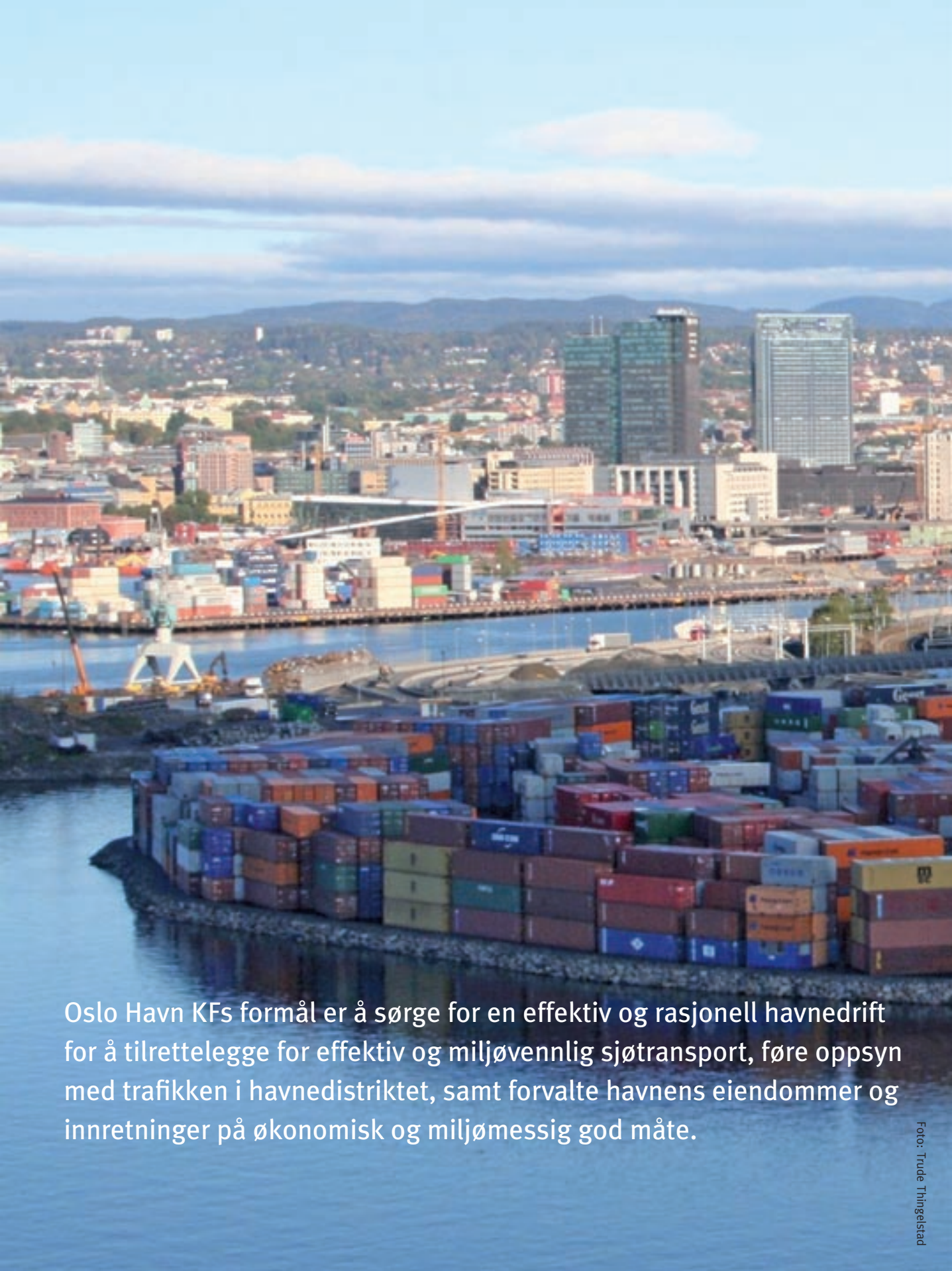
Administrasjonen i Oslo Havn KF er nå samlokalisert til 4 steder mot tidligere 9, og viser at det gir gevinster for trivsel og effektivitet. Det er innført nytt og enhetlig arbeids- og vernetøy, og gjennomført arbeidsmiljøundersøkelser for alle ansatte. Resultatene for disse er gjennomgående gode, men vi må sette miljø i sentrum også i fremtiden, enten det gjelder oss selv, våre naboer, våre kunder, byens borgere, eller bunnen i havnebassenget vårt.

Anne Sigrid Hamran

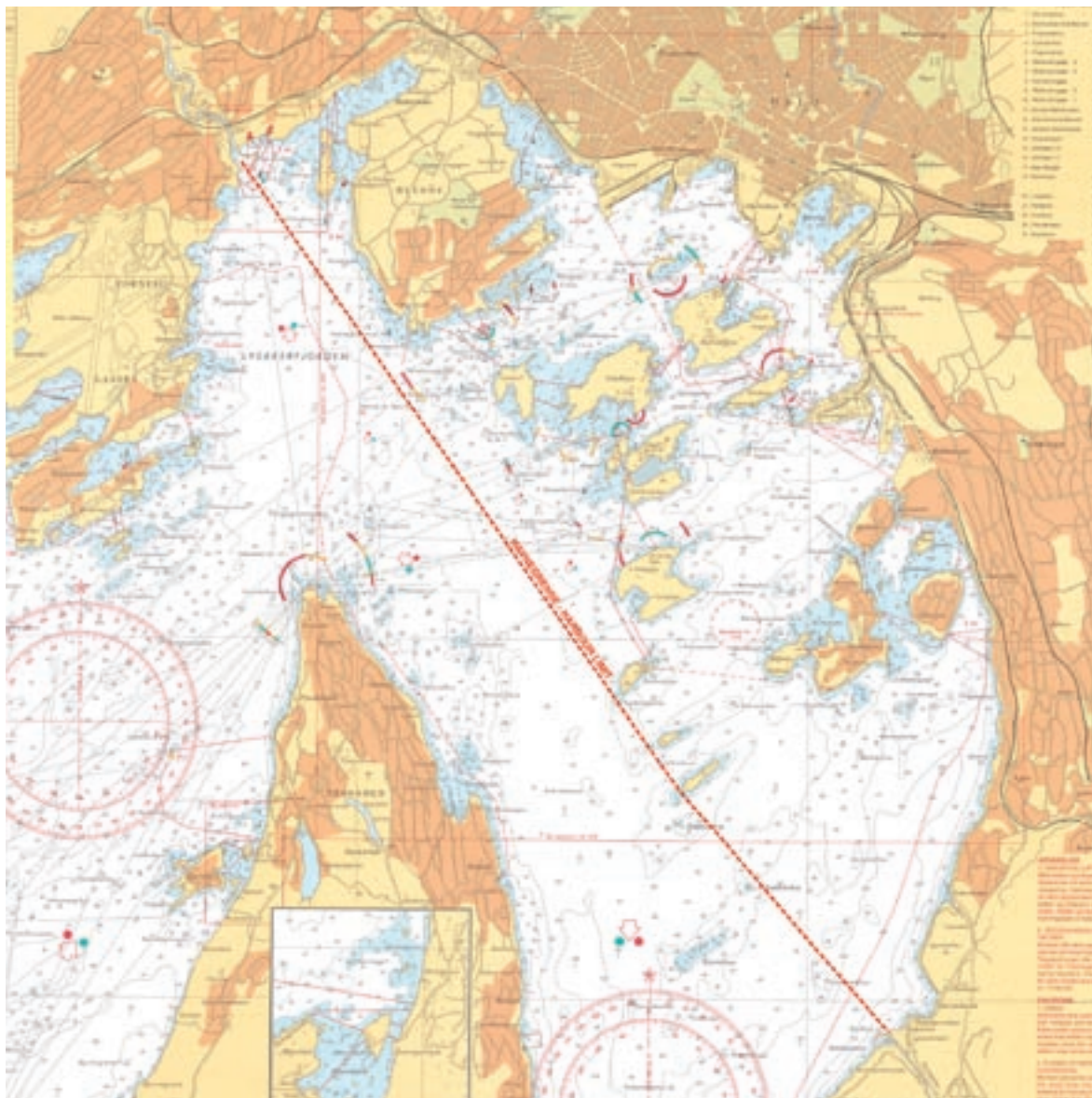
Anne Sigrid Hamran
havnedirektør



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.



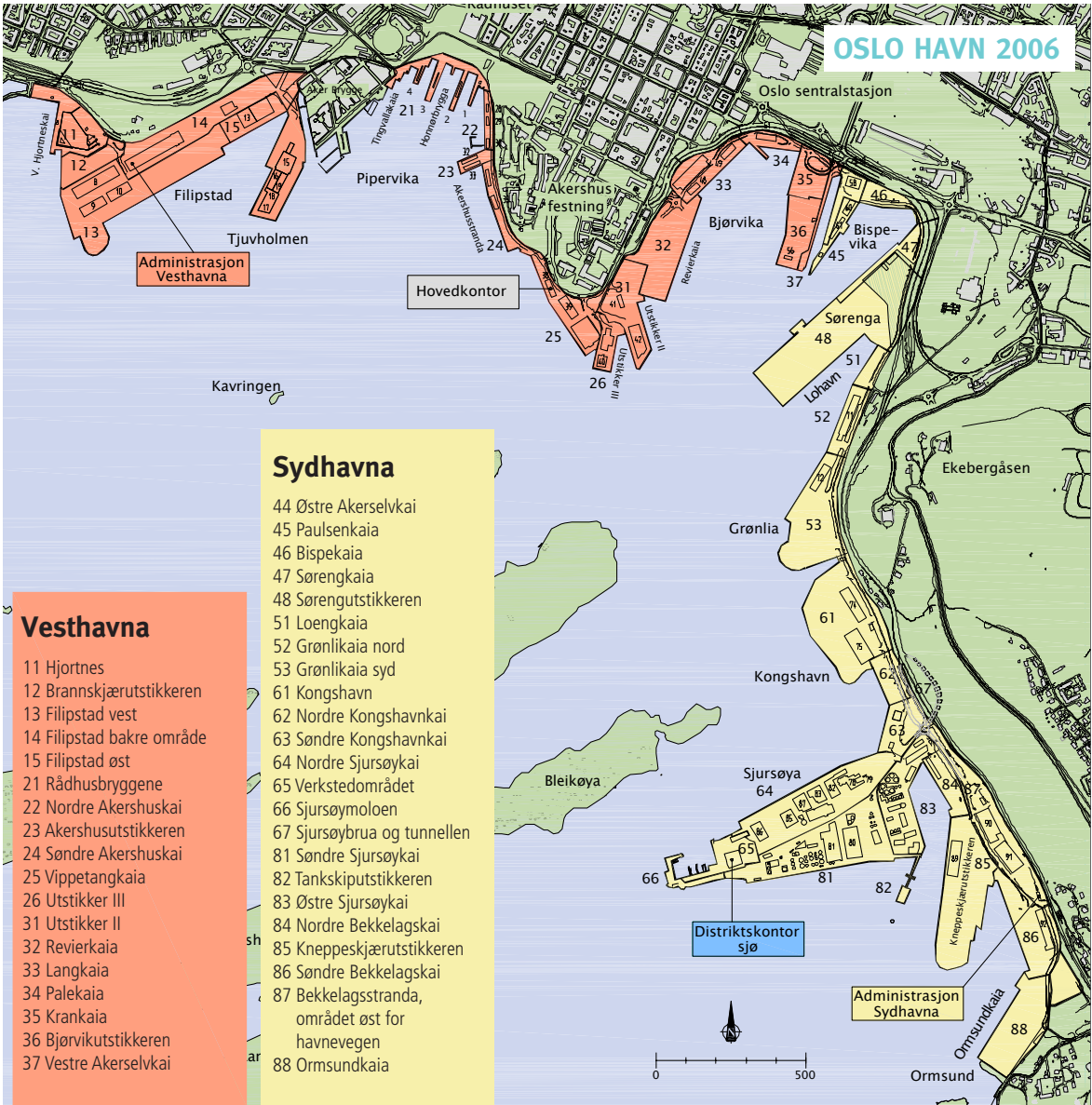
Kartgrunnlag: Sjøkart nr. 401 fra Statens Kartverk Sjø. Gjengitt med tillatelse nr. 560/07.

OSLO HAVN

Oslo havn ligger på 59° 54' nordlig 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 sørspissen 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 Oslofjord. 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 the southern side of the Bispegata – Nylandsveien crossing.



Havneanlegg		Port Facilities	
Land areal	1 207 039 m ²	Port area	
Havneområdets grense mot sjøen	39 300 m	Sea frontage of Port District	
Total kailengde	10 296 m	Total length of quays	
Kailengde med vanndybde 8,0-13,0 m	3 186 m	Total length of quays with depth 8,0-13,0 m	
Kailengde med vanndybde 5,0-7,9 m	4 425 m	Total length of quays with depth 5,0-7,9 m	
Kailengde med vanndybde 2,0-4,9 m	2 685 m	Total length of quays with depth 2,0-4,9 m	
Totalt gulvareal i lagerhus og andre bygninger	87 259 m ²	Total floor area in warehouses and other buildings	
Jernbanespor i havneområdet	1 545 m	Total length of rails within the port	
Havneutstyr		Port Equipment	
Kraner		Cranes	
Portalkraner - 6 tonn til 23 tonn	4 stk	Portalcranes 6 tonnes up to 23 tonnes	
Mobile kraner - inntil 23 tonn	1 stk	Mobile cranes up to 23 tonnes	
Stasjonær kran - inntil 200 tonn	1 stk	Stationary crane up to 200 tonnes	
Containerkraner for ISO-containere - inntil 40 tonn	4 stk	Special container cranes ISO-containers up to 40 tonnes	
Stablekraner - inntil 40 tonn	4 stk	Rubber Tyre Gantry cranes up to 40 tonnes	
Ro/ro ramper:		Ro/ro ramps:	
Faste	12 stk	Permanent	
Flytende med anløp fra to sider	2 stk	Floating	

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 sammensetning 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 for endelig avgjørelse.

FORVALTNINGS- OG MYNDIGHETSUTØVELSE

Oslo Havn KF (HAV) 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. Fra venstre: Lise Grette, Bente Lie, Anne-Grethe Sørli, Marit Ottesen, Hilde Barstad, Anne Sigrid Hamran, Erna Ansnes, Ole Kristian Knapp,



HAVNESTYRET

Havnestyret er oppnevnt i medhold av 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.

Det ble avholdt 10 styremøter i 2006, inklusive to ekstraordinære møter. Havnestyret behandlet 74 saker. Havnestyret behandlet og avgjorde to store reguleringsplaner: reguleringsplan for Sydhavna og reguleringsplan for Filipstadområdet. Reguleringsplanen for Sydhavna er en oppfølging av havnestyrets vedtak av 18.9.2000 om Fjordbyen, der det forutsettes utvikling av en høyproduktiv havn i syd samtidig med at store arealer i sentrum og vest avgis til annen byutvikling. Reguleringsplan for Filipstad er utarbeidet sammen med den andre store grunneieren i området og omfatter en ny moderne fergeterminal, et stort parkareal, byutvikling, og et større område som avsettes for utvikling senere.

Oslo Havn KF fikk i oppdrag av bystyret å være tiltakshaver for prosjekt Ren Oslofjord, opprydding og deponering av forurenset masse i havnebassenget. Prosjektet har meget gode resultater, men har møtt

stor motstand hos deler av befolkningen i Oslo og på Nesodden. Det har gått med mye ressurser til informasjonsarbeid. Forørig er havnestyret opptatt av driften av Oslo Havn KF for å få til en høyeffektiv havn uten økning i prisene, og det har vært behandlet mange saker om driften av havna.

EIENDOMSSKAPET 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.

Fra venstre: Knut Roger Andersen, Jan-Erik Nøttestad, Tom Rellsve, Bernt Stilluf Karlsen, Pål Atle Skjervengen, Arne Chr. Stryken, Udo Frick og Kjell E. Solbakken.



Foto: Steinar Andersen

SJØTRAFIKKTJENESTEN FOR OSLOFJORDEN

Fra 1. januar 1999 ble ny forskrift om maritime trafikkentraler og om bruk av farvannene i Oslofjorden og tilstøtende områder iverksatt. Området er delt i 2 sektorer. Grensen mellom sektorene går langs breddeparallelle 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 fartøyene oppnås økt sikkerhet for å verne om liv, helse og miljø.

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
Sørлие, 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

Osen, Geir ²⁾	Forsvaret/Ministry Defence
Skram, Arild-Inge ³⁾	Forsvaret/Ministry Defence
Skorstad, Geir Olav ⁴⁾	Forsvaret/Ministry Defence
Sjaastad, Anders C.	Staten/Government appointed

1) Fra 06.01.2006. 2) 01.01.-28.08.2006. 3) 28.08.-28.09.2006. 4) 28.09.2006 -.

Havnestyret samlet foran ”Orlogsgasten”.
 Monumentet er utført av professor Per Palle Storm.
 Det ble reist på Vippetangaia i 1992 av
 Marinens Krigsveteranforening og avduket av
 Kong Harald V. Monumentet er til minne om alle som
 har tjenestegjort i Fellesflåten 1510-1814
 og i Den kongelige norske marine 1814-1945.



Foto: Steinar Andersen

OSLO HAVN 2006 I ET NØTTESKALL

JANUAR

Skur 38

Ombygging av resepsjonen i Skur 38 starter etter at den ble stengt da HAV gikk inn i Oslo kommunes felles sentralbord 02 180 15. desember 2005.

Filipstad

Oslo Havn KF og ROM Eiendomsutvikling AS viser 19.-29. januar fram bidragene i parallelloppdraget om byutvikling på Filipstad i kombinasjon med fergeterminalen.

Sjursøya containerterminal

Kontrakt med entreprenør om utfylling i Sjursøybukta og bygging av 304 lengdemeter ny kai undertegnes 26. januar.

FEBRUAR

Postjournal

Postjournal til Oslo Havn KF legges offentlig ut på nett.

Ren Oslofjord

Startskuddet for opprydningen av forurenset sjøbunn i indre Oslofjord går 16. februar. Ganske raskt får lekteren ubedt besøk av demonstranter.

MARS

Ny resepsjon

Ny ombygd resepsjon i Skur 38 åpner 1. mars.

Sjursøya og Kongshavn

Utfylling og kaibyging på Sjursøya og arealopparbeidelse på Kongshavn igangsettes.

Et columbi egg

Renholdsseksjonen får ny tilhenger med all verdens utstyr, et riktig columbi egg.

APRIL

Kvinnelige havnesjefer

Fem av verdens ni havnesjefer besøker Oslo havn 5.-7. april.



Foto: Erik Thallaug

Minnesmerket etter Scandinavian Star

Minnesmerket etter Scandinavian Star avdukes 7. april. Oslo Havn KF bistod støtteforeningen med å få minnesmerket på plass og vil også vedlikeholde det.



Foto: Trude Thingelstad

Flåtebesøk

Ni marineskip fra fem ulike nasjoner besøker Oslo havn 6.–11. april.



Foto: Charlotte Iversen

Allmøter

Allmøter for alle ansatte avholdes 19. og 20. april.

Verdens største cruiseskip

Verdens største cruiseskip, «Freedom of the Seas» besøker Oslo havn 26. april. Skipet er på 158.000 BRT. Det er 339 meter langt og med en høyde på 63,7 meter ruvet det meget godt ved Søndre Akershuskai.



Foto: Terje Løchen

MAI

Havnemøte

Årets havnemøte avholdes 7. mai.

Ormsundveien 9

Nytt administrasjonsbygg i Ormsundveien 9 tas i bruk.

JUNI

KNM Fridtjof Nansen

Forsvarets nye fregatt, KNM Fridtjof Nansen, besøker Oslo havn 1. 7. juni. Fregatten blir adoptert av Oslo by. Kong Juan Carlos av Spania og kong Harald V visiterer fregatten.



Foto: Ellen Dalen

Oslo Miljøfestival 2006

Oslo Miljøfestival 2006 arrangeres fra 6. til 11. juni. Oslo Havn KF deltar med egen stand på Miljøtorget på Rådhusplassen 10. juni.



Foto: Charlotte Iversen

JULI

Reguleringsplan for Sydhavna I

Forslag til reguleringsplan for Sydhavna oversendes til Plan- og bygningsetaten 6. juli.

Reguleringsplan for Filipstad

Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning oversendes til Plan- og bygningsetaten 7. juli.

OSLO HAVN 2006 I ET NØTTESKALL

AUGUST

Dypvannsdeponiet

Per 13. august er 90 000 kubikkmeter forurenset sjøbunn trygt nedført i dypvannsdeponiet.

SEPTEMBER

Lysbøye på Langøyrabben

I forbindelse med den økende trafikken til Sydhavna ble det i 2003 foretatt en risikovurdering av farleden. Det ble konkludert med at Langøyrabben i østre løp burde merkes. 22. september settes det ut en rundtlysende grønn lysbøye der. I samme innseilingsled blir det i tillegg skiftet karakter og sektorer på Langøya fyrlykt og Sjørsøymoloen fyrlykt.



Foto: Sjødistriktet

OKTOBER

Ny elektronisk fakturasentral

Fra og med 2. oktober registreres alle fakturaer til Oslo Havn KF elektronisk i en ny felles fakturasentral for alle kommunens virksomheter. Fakturasentralen er lokalisert hos Utviklings- og kompetanseetaten (UKE).

Maritime Industries Forum

Oslo Havn KF deltar med stand på den internasjonale messen Maritime Industries Forum i Oslo 5. og 6. oktober.

Transportbrukerkonferansen

Transport og Logistikk 2006

Oslo Havn KF deltar 11. og 12. oktober med stand på transportbrukerkonferansen Transport og Logistikk 2006 på Gardermoen.

Næringslivets transporter

I regi av Forskningsrådet starter et 7 års forskningsprogram om næringslivets transporter. Havnedirektøren er medlem av styret for forskningsprogrammet.

Øvelse Oslo 2006

Den største sivile katastrofeøvelsen i Norge og Norden noensinne, Øvelse Oslo 2006, gjennomføres 17. og 18. oktober. En «bombe» blir funnet i en sekk mellom skur 38 og skur 39. «Bomben» blir umiddelbart desarmert.

Russisk isbryter

Den russiske isbryteren «Ivan Papanin» besøker Oslo havn 21. til 27. oktober. Skipet er chartret av Polar-instituttet for å frakte utstyr til det som kommer til å bli tidenes største norske Antarktis-ekspedisjon målt i utstyr og antall personer.



Foto: Trygve Berg

Reguleringsplan for Sydhavna II

Kystverket Sørøst meddeler 27. oktober at det ikke skal utarbeides ny konsekvensutredning for reguleringsplan for Sydhavna.

NOVEMBER

Intranett

Nytt Intranett lanseres.

Barnedagen

Nick Roberts overnatter på Kobbernaglen lykt for å skape blest om den internasjonale barnedagen 20. november.

Reguleringsplan for Sydhavna III

Oppdatert forslag til reguleringsplan for Sydhavna sendes til Plan- og bygningsetaten 20. november.

DESEMBER

Containerkran

Kontrakt med Kalmar Industries BV i Nederland om levering av ny containerkran til 1. byggetrinn av Sjursøya containerterminal undertegnes 6. desember. Kranen skal leveres ultimo september 2007. Kontrakten inneholder også opsjon på eventuell bestilling av ytterligere en containerkran til 2. byggetrinn av containerterminalenp.



Foto: Trude Thingelstad

Minerydderstyrke

NATOs minerydderstyrke besøker Oslo havn 8. desember.



Foto: Elin Sæther

Havne- og farvannsloven revideres

Fiskeri- og kystdepartementet sender 22. desember forslag til revidert lov om havner og farvann på høring. Frist for merknader og innspill er 2. april 2007.

OSLO HAVN 2006 I ET NØTTESKALL



SS Johanna ved Akershus en sen sommernatt. Foto: Kristian Qvigstad

Nøkkeltall					
Beløp i 1000 NOK	2002	2003	2004	2005	2006
Inntjening					
Driftsinntekter	214 247	219 958	214 670	226 176	223 462
Driftsresultat ¹⁾	42 591	34 653	25 670	34 214	21 308
Resultatgrad	24%	17%	16%	17%	11%
Driftsinntekt/årsverk	1 045	1 149	1 160	1 272	1 312
Rentabilitet					
Totalkapitalrentabilitet	4,5%	2,9%	2,3%	2,4%	1,5%
Egenkapitalrentabilitet	4,0%	2,2%	1,7%	2,4%	1,4%
Soliditet					
Egenkapitalandel	68,5%	70,3%	76,1%	76,8%	78,0%
Produksjon					
Godsomsetning, i alt (i 1000 tonn)	5 960	6011	6 168	5990	6 356
Stykkgoods (i 1000 tonn)	2 700	2718	2896	2728	2 643
Antall containere lo/lo, TEU	145 770	162294	177019	170506	172 065
Containergods lo/lo i 1000 tonn	1 086	1166	1222	1090	1 040

¹⁾ Etter avskrivninger

Overordnede planvedtak

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.

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006-2015

Nasjonal transportplan 2006 – 2015 legger til grunn at Sjursøya, i tråd med Oslo bystyes 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, helårlige seilinger på hele distansen Bergen – Kirkenes
- ha en samlet vurdering av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport, slik at sjøtransport gis like konkurransevilkår med landtransport.

FJORDBYVEDTAKET

Bystyret behandlet i møte 19. januar 2000 utredning om Oslos havne- og sjøsider. 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 sjøsider. Kommunen ønsker å frigjøre en størst mulig del av havnearealene til byutvikling for bolig-, nærings- og rekreasjonsformål.

2. Havneutvikling

- 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.
- Ytterligere utbygging av arealer knyttet til stykkgodshåndtering på Oslo havn utover gjeldende regulering ønskes ikke.
- 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.
- 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, forskjønnnes 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 sjøsider 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.»

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

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 Sjørsøya.

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

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

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 Oslo havn.

1. Endringstakten i Oslo havn skal forseres 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-Sjørsøya-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 Sjørsøya i løpet av 2005.
9. Utenlandsfergene lokaliseres inntil videre ved Revierkaia 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 Sjørsøya.
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, jft. 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 oppfølgingstiltak:

Det utarbeides et overordnet plangrunnlag som angir kvalitetskrav og sikrer felles verdier, og 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 bystyre sitt vedtak av 26. november 2003, er hovedhavn for containere i Oslofjorden. Det vises i denne sammenheng til Havnevesenets handlingsplan datert 18. september 2000.»

HAVNE- OG FARVANNSLOVEN

Fiskeri- og kystdepartementet sendte 22. desember 2006 forslag til revidert lov om havner og farvann på høring. Frist for merknader og innspill ble satt til 2. april 2007. Det var en noe uvanlig form for høringsopplegg departementet inviterte til. For flere sentrale paragrafer som særlig omhandler organisering av havn og forvaltning av havnekapitalen opplyses at departementet ikke har konkludert. Det er således på mange måter et diskusjonsnotat som er sendt ut. De viktigste uttalte målsettinger med en ny lov er å få mer av godstrafikken over fra bil til skip, særlig for stykkogods, og konsolidering i havnesektoren. Det vil si økt frekvens på og konsentrasjon av godsomsetningen til færre havner. Havnestyret vil behandle saken og avgi uttalelse i mars 2007.

A photograph of a construction site for a container terminal on Sjursøya. In the foreground, a concrete pier with a metal railing and a set of stairs leads down to the water. Several large, rusted steel piles are driven into the water, some marked with yellow numbers like 27, 28, and 29. In the background, two large yellow cranes are visible against a blue sky with white clouds. A green hillside with some buildings is in the distance.

Prosjektstatus

Bygging av containerterminalen på Sjursøya er i full gang.

Reguleringsplan Sydhavna



Forslag til reguleringsplan Sydhavna – illustrasjonsplan. Asplan Viak AS

Sydhavna er under utvikling til Oslos godshavn, med unntak av gods som fraktes med utenlandsfergene. Sydhavna omfatter området mellom Grønlia og Ormsund. Havneutviklingen i området vil gjøre det mulig å fristille sentrale havneområder på Filipstad, Tjuvholmen og Bjørvika til byutvikling. Nasjonal Transportplan 2006-2015 uttrykker at Sjursøya inntil videre skal være hovedhavn for containere i Oslofjorden, da det ikke foreligger andre løsninger.

Sjursøya vil være kjernen i Sydhavna. Virksomheten med tørrbulk vil i hovedsak foregå på de samme områdene som i dag. Oljeselskapenes områder er vesentlig redusert og restrukturert, samtidig som forbindelsen mellom og tilgangen til Tankskiputstikkeren og tankanleggene i fjell er opprettholdt. På de frigjorte arealene er det under utbygging en høyeffektiv moderne terminal for kranbasert containerhåndtering. Trinn 1 i den nye containerterminalen skal etter planen tas i bruk høsten 2007 (overflytting av containerterminalen på Filipstad) og trinn 2 bygges ut deretter under forutsetning av finansiering (overflytting av Ormsundterminalen). På Kongshavn, Kneppeskjær og Bekkelaget er det containerdepot og skur for stuffing av containere i tilknytning til containerterminalen.

I Sydhavna er det bl.a. også kysttrafikk og ro/ro-virksomhet (hovedsakelig import av biler). På sikt skal all godshåndtering flyttes til Sydhavna, inklusive bl.a. håndtering av jern- og stålprodukter som i dag foregår på Grønliakaia, men eksklusive gods med fergene. Det skal også være plass til utrykningsfartøyer, taubåter og fasiliteter for drift og vedlikehold av havna, godshåndteringsutstyr og mindre fartøyer.

Separat plan for ny felles atkomst til hele Sydhavna fra E18 Mosseveien ved Kongshavn er under utarbeidelse av Statens vegvesen Region øst i samarbeid med Oslo Havn KF. Veitilknytningen planlegges ferdigstilt samtidig med E18 senketunnelen i Bjørvika. Prosjektet inngår som bundet prosjekt i Oslopakke 3. Justert planprogram etter innkomne høringsuttalelser ble oversendt 28.11.2006 til Plan- og bygningsetaten som ansvarlig myndighet for å få fastlagt utredningsprogram.

Oslo Havn KF har utarbeidet og oversendt til Plan- og bygningsetaten forslag til reguleringsplan for hele Sydhavna. Planen omfatter området mellom

fjorden og Østfoldbanen/Mosseveien mellom Grønlia og Ormsundveien. Containerterminalen er tidligere regulert ved plan vedtatt av bystyret 13.10.2004.

Planområdet foreslås regulert til havneformål samt bufferområder mot Grønlia, Ormsund og ytterst på Sjursøya. Det foreslås ny kai på Kongshavn i hht havnestyrets handlingsplan av 18.09.2000, samt oppgradering av Søndre Kongshavnkai og Nordre Sjursøykai ved bygging av ny kaifront utenfor eksisterende kai.

Bufferområdet ved Alnas utløp foreslås som et område dels til rekreasjon og grøntområder (badestrand, våtmark osv) i tilknytning til byutviklingsområdene i Grønlia/Bjørvika og dels til maritime formål (lokalferger, charterbåter/fjordcruise og utrykningsfartøyer, samt næringsvirksomhet knyttet til sjø og båtliv). Området foreslås lokalisert mellom Alnas utløp og søndre del av Grønliakaia.

Bufferområdet på Ormsund foreslås nyttet til tomt for næringsformål (kontor, lokalsenter og lignende), parkbelte samt område kombinert til havn og næring. I tillegg er det avsatt tomt for Bekkelaget Renseanlegg (dagsonen) og Viken Fjernvarme (varmepumpeanlegg) samt stoppested for lokalferger.

Bufferområdet ytterst på Sjursøya vil være en vegetasjonsone med beplantet voll mot vest og nord som visuell buffersone mellom havneområdet på Sjursøya og fjorden/øyene. Vollen vil dempe inntrykket av, men ikke skjule havna.



Sydhavna 2015 (Kongshavn og Sjursøya) sett fra syd.
Asplan Viak AS

Sørenga



Oversiktsperspektiv sett fra Ekeberg. LPO arkitektur & design AS



Oversiktsperspektiv sett mot syd. LPO arkitektur & design AS

Vårt datterselskap HAV Eiendom AS avholdt i 2005 et parallelloppdrag om utformingen av Sørenga med det formål å danne grunnlaget for en felles bebyggelsesplan for hele utstikkeren.

Etter en prekvalifiseringsrunde ble de tre kontorene Snøhetta, Arkitektskap og LPO invitert til å delta i parallelloppdraget. De tre forslagene ble levert inn i mai 2005 og LPO ble tildelt oppdraget med det videre bebyggelsesplanarbeidet. Planinitiativ ble sendt inn i september 2006. Høsten 2006 behandlet byutviklingskomitéen saken og gikk inn for at LPOs forslag skal ligge til grunn for utbyggingen.

LPO etablerer en sentral park som skal tilføre området en ny kvalitet og binde boligområdet sammen. Samtidig knytter den Sørenga til byen og danner et kontinuerlig grøntområde fra kongsbakken og middelalderparken til fjorden.

Utsikkeren deles i ti håndterbare kvartaler som åpner seg mot sjøen. Kanalene på tvers trekker vannet inn mellom bebyggelsen og tilfører kvaliteter til mellomrommene. Kvartalene viser også en klar sonedeling mellom det private og det offentlige og gir gode utviklingsmuligheter for varierte leilighetstyper. Den tette strukturen mot parken og åpenheten



Sørenga. Illustrasjonsplan. LPO arkitektur & design AS

mot fjorden gir boligene utsikt og gode solforhold. Hovedatkomstveien ligger på vestsiden av parken med innkjøring til parkeringskjeller under hvert kvartal. Kaipromenaden skal ivareta den offentlige tilgjengeligheten til vannet og utformes med et variert romforløp gjennom variasjon i bredde og utsyn og med forskjellige overganger til vannet. Båthavna legges til østsiden. Det planlegges et flytende øylandskap som danner et nytt kanalrom på utsiden av Sørenga. Her ivaretas rekreasjon, bade og båtakiviteter.



Oversiktsperspektiv sett mot nord. LPO arkitektur & design AS

Filipstad

- en levende bydel ved sjøen der mennesker møtes

Oslo Havn KF og ROM eiendom AS har samarbeidet om utarbeidelse av et forslag til reguleringsplan for Filipstad. Forslaget til reguleringsplan med konsekvensutredning ble oversendt Plan- og bygningsetaten (PBE) 7. juli 2006. Forslaget ble ikke sendt videre fra PBE til politisk behandling i 2006. Planforslaget inneholder blant annet planer for en

ny løsning for fergeterminalen på Hjortnes. Denne delen av forslaget er utarbeidet i samarbeid med Color Line A/S. Videre inneholder planen en stor park, en sentrumsutvidelse, samt et større område som holdes fleksibelt for fremtidig bruk.

Filipstad. Oversiktsperspektiv sett mot nord. MIR AS





Sydvesten

En større park, «Sydvesten», kan anlegges på det ytterste punktet av Filipstad mellom byen og fjorden. En indre lagune gir skjermede vannarealer for bading og annen sjøaktivitet. Perspektiv av parken og den indre lagunen.
MIR AS

Hans Jægers kvartal

Hans Jægers kvartal vil være en naturlig sentrumsutvidelse i forlengelsen av Aker Brygge. Det fore-
slås etablert poll og vannrom som
sentralt byrom med fjordutsikt,
tilsvarende pollen i Arendal eller
Nyhavn i København. Perspektiv
sett fra indre del av pollen ut mot
sjøparken og fjorden.
MIR AS



Barrierer brytes

Utviklingen
av Filipstad
bryter barrierer
og gir Frogner
tilgang til sjøen.
Perspektiv ned
Tinkernaksen
fra terminalen
mot sjøen.
MIR AS



Ren Oslofjord

- kur mot møkkete vann

Prosjekt «Ren Oslofjord» består i å tildekke og flytte forurenset sjøbunn på grunt vann til en naturlig fordypning ved Malmøykalven. Etter deponeringen vil dette området tildekkes med et tykt lag av rene masser, og sjøbunnen både ved Malmøykalven og resten av indre Oslofjord vil bli mye renere enn i dag.



Foto: Charlotte Iversen

Mudring

Først skal det mudres. Mudring betyr å grave opp og fjerne eller flytte på den forurensete sjøbunnen.

Deponi

De forurensete massene skal deretter deponeres (føres ned) i et trygt dypvannsdeponi og tildekkes. Massene pumpes fra en lekter, direkte ned i deponiet gjennom et rør med diameter på 50 cm. Det vil si at massene føres ned uten å være i kontakt med vannmassene. Nedføringen av deponimassene overvåkes og styres slik at massene fordeler seg jevnt i deponiet.



Foto: Charlotte Iversen

Forurenset sjøbunn er et alvorlig lokalt miljøproblem, og er en av de store miljøutfordringene som gjenstår i Oslo kommune. Grunnlaget for Oslo kommune sin satsing med å utarbeide en helhetlig tiltaksplan for forurenset sjøbunn var visjon og mål i Byøkologisk program 2002-2014. Stortingsmelding nr. 12 (2001-2002) «Rent og rikt hav» lanserte fylkesvise tiltaksplaner som et viktig verktøy i oppryddingsarbeidet for å hindre spredning av miljøgifter fra forurensete sedimenter til nye områder. Oslo kommune utarbeidet en helhetlig tiltaksplan for Oslo havnedistrikt på forespørsel fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus, og vedtok denne planen høsten 2005.

Prosjekt Ren Oslofjord startet for fullt i 2006, på bakgrunn av bystyrets vedtak om gjennomføring av den helhetlige tiltaksplanen for forurensete sedimenter i Oslo havnedistrikt. Bystyret vedtok at oppryddingen skulle baseres på en løsning med dypvannsdeponi ved Malmøykalven. Byrådet ba deretter Oslo Havn KF om å påta seg rollen som tiltakshaver for gjennomføringen, og havnestyret stilte seg positive til dette.

Forurenset sjøbunn er i hovedsak forurensning fra tidligere aktiviteter, og det er derfor vanskelig å finne ansvarlige som skal forestå og betale for oppryddingen. I Oslo har det imidlertid vært mulig å avtale et spleiselag med parter som er aktive i områdene, og med kommunale og statlige myndigheter. Dette har gjort det mulig å finansiere oppryddingsarbeidene i Oslo. Kontrakt om mudring, transport og deponering i dypvannsdeponi ved Malmøykalven ble inngått med Secora AS. Secora AS er en videreføring av det statlige selskapet Kystverket Produksjon, og er i dag et heleid statlig aksjeselskap.

Nedføringen i dypvannsdeponiet startet 28. februar med mottak av forurensete masser fra Statens Vegvesen sin bygging av ny senketunnel i Bjørvika. Mottaket av disse massene pågikk fram til sommeren.

Mudringen i områdene i indre havn startet i Bjørvika 28. mai, og pågikk i dette området resten av året. Totalt ble det i 2006 mudret ca 135.000 m³ forurenset sjøbunn. I tillegg til den planlagte oppryddingen i tiltaksplanen, ble det besluttet å rydde den nederste delen av Akerselva. Arbeidene ble planlagt høsten 2006 for utførelse første halvår 2007.

Miljøovervåkingen av dypvannsdeponiet gjennomføres av Norges Geotekniske Institutt (NGI), og Norsk Sjøfartsmuseum forestår den arkeologiske overvåkingen under mudringen. Det legges ukentlig ut rapporter fra

miljøovervåkingen, samt at det gis ut månedsrapporter. Resultatene fra miljøovervåkingen har vært tilfredsstillende, og også andre uavhengige undersøkelser har vist det samme.

Prosjekt Ren Oslofjord arbeider i et bredt samarbeid innenfor Oslo kommune. En kommunal arbeidsgruppe ble nedsatt i mars 2006, og har hatt månedlige møter for å diskutere prosjektet og tiliggende områder. Gruppen har representanter fra Friluftsetaten, Helse- og velferds-etaten, Eiendom- og byfornyelsesetaten, Vann- og avløpsetaten og Byrådsavdeling for miljø og samferdsel. Etter hvert er også Statsbygg representert som grunneier på Bygdøy. Gruppen har planlagt og fått gjennomført en supplerende kartlegging høsten 2006 med prøvetaking på aktuelle badestrender og småbåthavner innenfor Oslo kommune. Resultatene av disse prøvene viser at badeplassene i Oslo generelt har god kvalitet, men badeplassen på Hovedøya hadde for høye miljøgiftkonsentrasjoner. Denne planlegges derfor ryddet før badesesongen 2007. I 2007 planlegges også biologiske og arkeologiske undersøkelser i noen aktuelle tiltaksområder.

Bystyrets beslutning om å benytte dypvannsdeponiet som deponeringsløsning av forurenset sjøbunn har vært omdiskutert. I etterkant av den politiske behandlingen og vedtak, etter at tillatelsene til løsningen ble gitt, og etter igangsetting av arbeidene, er det mobilisert sterk motstand mot prosjekt Ren Oslofjord blant enkelte grupper. Det ble gjennomført aksjoner mot anleggsarbeidene, hvorav tre aksjoner ble anmeldt våren 2006.

Det har vært utført et stort informasjonsarbeide i prosjektet. Etablering av egen hjemmeside for prosjektet har vært vellykket. Dette har vært viktig for å kunne møte den informasjonsinteressen det er i forhold til prosjektet, og for å kunne gi oppdatert informasjon. Hjemmesidens adresse er www.renoslofjord.no.



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.

MILJØSTYRING OG REVISJONER

Oslo Havn KF har vært miljøsertifisert etter ISO 14001 siden 2001. I 2005 ble det utarbeidet en felles systemhåndbok for foretaket, og det har i 2006 vært utført mindre oppdateringer av denne. Det arbeides med en forenkling og effektivisering av HAVs styringssystem. Nytt elektronisk avviksbehandlingssystem ble bestilt i desember 2006.

Det er også utført mindre oppdateringer i håndbøker på arbeidsområdene som elektro, jernbanedrift og kraner.

I 2006 ble det gjennomført en internrevisjon med tema ytre miljø, internkontroll og sikkerhet. Internrevisjonen ble gjennomført med et spesielt fokus på kjemikaliehåndtering, elektro, forebygging av ulykker og kontroll av implementering av nytt/endret lovverk. Den eksterne revisjonen i forhold til miljøstandarden ISO14001 hadde spesielt fokus på håndtering av skipsavfall. Det ble også gjennomført revisjon av sakkyndig virksomhet kraner og sertifisert sikkerhetsopplæring kraner den 21.09. og 19.10.2006. Dette var 4 års-oppfølgning, en resertifisering. Behovet for revisjoner har ikke gått ned, da det har kommet inn nye aktiviteter og sertifiseringer som krever revisjoner.

STØY

Oslo Havn KF har i 2006 deltatt i en arbeidsgruppe med kommunale og statlige veimyndigheter, Jernbaneverket og andre aktuelle kommunale etater hvor målet er å utarbeide felles støykart for byområdet i Oslo ved å sammenstille kartleggingene fra de ulike støykildene. Friluftsetaten leder dette arbeidet i Oslo kommune. Detaljerte støykart for disse områdene vil etter hvert bli lagt ut på Internett.

ENØK

Arbeid med energiprogram for redusert energiforbruk ble startet opp i 2005. Det er gitt støtte fra ENOVA for effektivisert energistyring og oppfølging av energiforbruk. Gjennomføring av prosjektet er beregnet til to år. I alt 11 skur er med i energioppfølgingsprogrammet. Det

er iverksatt tiltak i skur 38 med blant annet ny styring til el-varmen og ventilasjonsanleggene samt montert ny varmtvannsbereder og gjenvinner på kjølevannet fra kjøleanlegget i serverrommet. I hovedverksted er det foretatt etterisolering av rør i fyrrommet og vi har bedre kontroll på varmen i store skipshall samt termostatsstyring på varmeviftene i plateverkstedet.

SKIPSAV FALL

Det er i løpet av 2006 lagt vekt på opplæring/påvirkning av brukere/kunder for å øke forståelsen og nødvendigheten av miljøcontainerne, riktig bruk og sortering av skipsavfall. Det er i løpet av året tatt i mot i overkant av 470 tonn avfall. Sorteringsgraden er imidlertid bare på 13,7 % og bør forsøkes øket.

IUA - INTERKOMMUNALT UTVALG MOT AKUTT FORURENSNING

Oslo Havn KF yter Oslo kommunes bidrag til IUA med et tilskudd på kr 0,5 mill. per år. Oslo brann og redningsetat overtok 01.09.2006 aksjonsledelsen og sekretariatet for IUA region 3 indre Oslofjord. Oslo Havn KF har ført regnskapet ut året. Oslo Havn KF stiller etter 01.09.2006 sine båter, utstyr og mannskap til disposisjon ved en eventuell aksjon. Det har vært avholdt oljevernøvelse i 2006.

MILJØARBEID PÅ SJØEN

Miljøbåten Pelikan har vært på daglige miljørunder i 2006 og tatt opp 80,52 tonn med søppel og drivende gjenstander i havnedistriktet. Dette er en økning på ca. 20 tonn sammenlignet med fjoråret. Den økte mengden søppel/drivende objekter kan forklares med stor utbyggingsaktivitet i Bjørvika og på Sjursøya.

Det er opprettet et samarbeid mellom HAV, Havnepolitiet, Fylkesmannen, Vann og avløpsetaten, Oslo brann og redningsetat (Havnestasjonen), Skjærgårdstjenesten, Statens naturoppsyn og Småbåttutvalget i miljøspørsmål. Et samarbeid her har som mål at man bedre skal kunne utnytte tilgjengelige ressurser med hensyn til ytre miljø. Eksempelvis fjerning av gamle båtvrak og vern av naturområder og dyreliv.

Resultater 2006

Samlet var
godsomsetningen over
Oslo havn i 2006
6,356 millioner tonn,
som er 6,1 prosent
høyere enn året før.



Som det framgår av tabell 3 fortsetter gjennomsnittlig skipsstørrelse å øke. I tabellen holdes cruiseskipene utenfor.

PASSASJERTRAFIKKEN

Passasjertrafikken over Oslo Havn utgjorde i 2006 totalt ca. 6,2 millioner passasjerer. Av disse var ca. 3,2 millioner passasjerer på innenriksferjer og 0,2 millioner på tur-, charter-, og sightseeingbåter. Med utenriksferjene reiste det ca. 2,6 millioner passasjer i 2006.

CRUISE

Cruiseanløp har positiv betydning for Oslo by. Viktige effekter er:

- Direkte forbrukseffekter gjennom passasjerenes, skipets og mannskapets forbruk i Oslo.
- Gjengkjøpseffekt: 90 % av cruisepassasjerene til Oslo er førstegangsbesøkende, og mange blir fristet til å komme tilbake som «vanlig» turist.
- Cruise bidrar til en sterkere profil for Oslo både blant andre besøkende og innbyggere.
- Cruiseanløp har betydning for opprettholdelse/utnyttelse av infrastruktur. Cruisepassasjerer er storforbrukere av busstransport og er viktige for de store attraksjonene.

De samlede forbrukseffektene i Oslo inklusive gjenkjøp er beregnet til ca. 286 mill. NOK for 2006 som fordeler seg med ca. 1,83 mill. NOK per skip og ca. 1380 NOK per passasjer. Fordelt per skip eller per passasjer er dette lavere tall enn for København og Stockholm. Dette har først og fremst sammenheng med at disse byene har relativt betydelig antall anløp av snuhavnsbesøk. Under slike besøk legger både passasjerer, skip og mannskap igjen høyere beløp.

FJORDCRUISE

Et antall tilsvarende en tredjedel av Oslos befolkning er på chartertur i Oslos havnebasseng hvert år. En stor del av charterbåtene leies av firmaer og organisasjoner som tar med kunder og ansatte ut på fjorden. Dette er også en svært populær utflykt for cruisepassasjerer. Passasjerene hentes og bringes som regel ved Rådhusbryggene.

Oslo Havn KF fokuserer på sikkerhet, og kontrollerer at passasjer- og navigasjonssertifikat for båtfører er

Skipstrafikk over Oslo havn 2002–2006

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

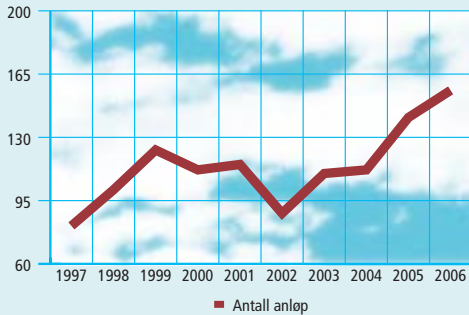
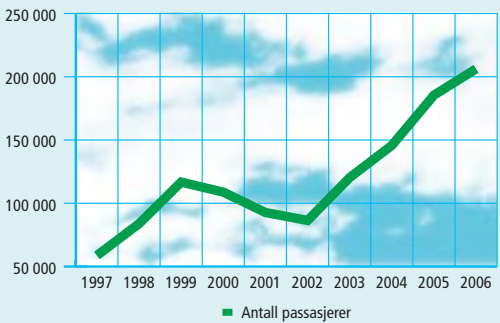
	2002	2003	2004	2005	2006
Antall anløp	5 593	5 259	5 207	5 106	5 211
BT/GT (1000 t)	58 970	60 118	62 782	69 803	71 355
Gjennomsnittlig skipsstørrelse	10 544	11 431	12 057	13 671	13 693

Tabell 3

Cruisetraffikk 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
2006	156	206 233

Tabell 4



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

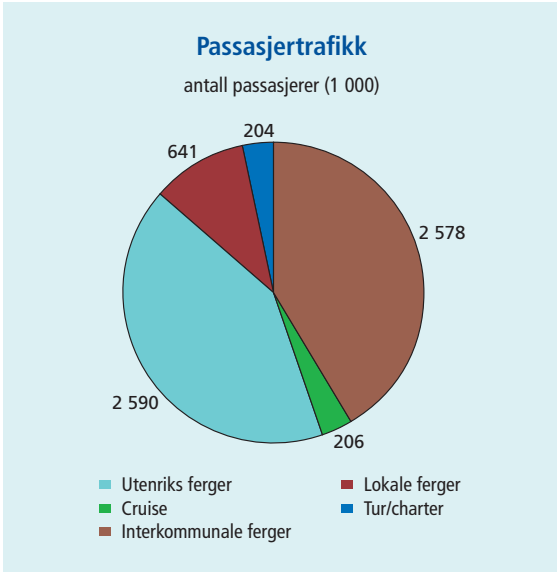
Samlet var godsomsetningen over Oslo havn i 2006 6,356 mill. tonn, som er 6,1 % høyere enn året før. Økningen skyldes i første rekke dumpemasse i forbindelse med forurensede sedimenter vedrørende prosjekt Ren Oslofjord. Samt økning av stykkgoods med utenlandsfergene.

Det er en nedgang i godsmengde på 3,1 % for stykkgoods og en nedgang på 4,7 % for gods i containere lo/lo.

Tabell 5 viser blant annet de plantallene som er forutsatt for 2006. Plantallene utarbeides omkring mars måned året før. Det innebærer at da plantallene for 2006 ble utarbeidet, var sist kjente årsoppgaver fra 2004.

For godsmengde i containere lo/lo ble det ut fra resultat for 2004 lagt til grunn en årlig økning på ca. 5 %.

Godsmengde i containere lo/lo ble sterkt redusert da Norske Skogs papireksport over Filipstad i løpet av første kvartal 2005 ble overført til Halden. Det betydelig reduserte utgående godsvolum dette innebar, har medført færre skipsanløp. Også fra 2005 til 2006 er det en svak nedgang i utenriks skipsanløp. Det reduserte



Produksjons-/produktivitetsmål					
	II RESULTAT 2004	IV RESULTAT 2005	PLANTALL 2006	RESULTAT 2006	V AVVIK RESULTAT- PLANTALL 2006
Godsomsetning, 1 000 tonn	6 168	5 990	6 138	6 356	218
Stykkgoods (1 000 tonn)	2 896	2 728	2 896	2 643	-253
Våt bulk (1 000 tonn)	2 017	1 931	2 017	2 029	12
Tørr bulk (1 000 tonn)	1 255	1 331	1 225	1 684	459
Containere lo/lo					
Godsmengde (1 000 tonn)	1 222	1 090	1 285	1 040	-245
Bil- og passasjerferger ¹⁾					
Godsmengde (1 000 tonn)	1 116	1 139	1 116	1 195	79
Passasjerer (1 000 tonn)	2 607	2 794	2 650	2 797	147
Utleide utearealer i % av					
utleibare arealer	83,7	97,5	90,0	98,2	8,2 ²⁾
Utnyttelse av bygninger i %	96,0	94,6	95,0	98,7	3,7 ²⁾
¹⁾ Gjelder utenriksfart, inkl. turistskip					
²⁾ Prosentpoeng					

Tabell 5



rutetilbudet later i sin tur til å ha bidratt til ytterligere redusert godsvolum både for eksport og import i 2005. Det lavere nivå og sterke fall i eksport fra siste halvpart av 2005 har fortsatt i 2006. Fra 2005 til 2006 illustreres dette ved at stykkgoods eksport har gått ned med 8,6 %, mens import er omtrent uendret med $\pm 0,1$ %.

Containere i eksporttrafikk har høyere fyllingsgrad enn containere i importtrafikk. Som fra 2004 til 2005 har også fyllingsgraden gått videre ned i 2006. Dette illustreres ved at mens containergodsvolum et gått ned med 4,6 %, har antall containere økt med 0,9 %. Antall inngående containere med last har økt med 1,7 %. Antall utgående containere med last har gått ned med hele 12,1 %, mens antall tomme utgående containere har økt med 9,9 %.

En har altså en situasjon som kjennetegnes av at retningssubalansen i containertrafikken som i alle år har vært til stede i Oslo og ble forsterket fra 2004 til 2005, har blitt ytterligere forsterket i 2006, med langt større stykkgoods-import enn eksport og et stort antall tomcontainere ut

over havna. I sum fører dette til økt behov for håndtering og lagring av tomcontainere i Oslo.

Godmengden med utenlandsfergene har de senere årene vist en positiv utvikling og over det som er lagt til grunn i Oslo Havn KFs Revidert strategisk plan.

Omsetningen av våt og tørr bulk endte over plantallene i budsjettet. Bulktrafikken - særlig våt bulk - kan variere mye fra år til år.

En har lyktes godt med å utnytte til enhver tid ledige kvadratmetre til inntektsgivende aktiviteter, noe som er en utfordring med den omfattende byggeaktivitet - med stadige veg- og trafikkomlegginger m.m. - som pågår.

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

Tabellen viser at arealeffektiviteten har økt for fergeterminaler men avtatt noe for containerterminalene fra 2005 til 2006.

Inntekt pr. m² har økt både for fergeterminalene og containerterminalene sammenliknet med 2005.

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 kaiplasser for skipene. I tabell 7 som angir resultatregnskap for virksomhetsområdene, er disse betegnet som «farled» og «kaifront». Virksomheten overfor varetrafikken er i

Tabell 6

Arealeffektivitet for ferge- og containerterminaler					
År 2006	i 1000 tonn		i 1000 kr		
Type	Nettoareal	Godsmengde	Inntekt	Tonn pr. kvm	Kr pr. kvm
Ferge	95 000	1 188	15 895	12,5	167,32
Lo/lo	168 000	1 041	23 917	6,2	142,36
Totalt	263 000	2 229	39 812	8,5	151,38
År 2005					
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



Foto: Trude Thingelstad

46 185 biler ble lastet og losset i Oslo havn i 2006.

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 kranservice, utleie av arealer, havneskur o.l., lagringsplasser for varer og depoter, vannlevering, strømlevering mv. Disse tjenestene ytes mot vederlag.

I tabellen er angitt driftsinntekter og driftskostnader (inkl. avskrivninger), samt driftsresultat for hvert av disse virksomhetsområdene.

Det fremgår at av Oslo Havn KFs samlede driftsresultat på kr 21,3 mill. etter avskrivninger, kan kr 7,6 mill. henføres til kaiarealer og kr 7,4 mill. til tjenester som ytes mot vederlag. Farled hadde et negativt driftsresultat

på kr 0,8 mill. Kaifront har et positivt driftsresultat på kr 7,1 mill. i 2006.

Disse regnskapstillene atskiller seg fra forretningsregnskapet som omtales i neste kapitel, bl.a. ved at avskrivninger er tatt med. Disse er beregnet ut fra anskaffelsesverdier etter vanlige regnskapsmessige prinsipper. Dessuten er refunderte sykepenges fra-trukket driftsutgiftene og ikke ført brutto som i forretningsregnskapet. Det skal videre bemerkes at felleskostnadene til administrasjon og støtte-funksjoner er fordelt til dels skjønsmessig på virksomhetsområdene. Dette gir en fordeling som kan avvike fra den faktiske bruken av fellesressurser. Finansinntekter og -kostnader er holdt utenfor oppstillingen.

Resultatregnskap 2006

Beløp i 1000 NOK	Farled Anløpsavgift	Kaifront Kaiavgift	Kaiareal Vareavgift	Tjenester Vederlag	Sum
Driftsinntekter	4.7	24.1	50.3	144.4	223.5
Drifts- og vedlikeholdskostnader	5.0	9.4	34.6	108.3	157.3
Avskrivninger	0.5	7.6	8.1	28.7	44.9
Sum kostnader	5.5	17.0	42.7	137.0	202.2
Driftsresultat	-0.8	7.1	7.6	7.4	21.3

Tabell 7



Økonomi

REGNSKAPSPRINSIPPER

Regnskapet er ført i henhold til forskrift fra Kommunal- og arbeidsdepartement 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 41,000 mill. fra driftsregnskapet til finansiering av investeringene. Etter dette utgjør regnskapsmessig mindreforbruk på driften kr 19,248 mill.

DRIFTSREGNSKAP

Avvik mellom budsjett og regnskap

Driftsinntekter fra den løpende skipstrafikken og gods som føres over havnevesenets kaier (gods, cruise, ferger) kommer hovedsakelig gjennom havneavgiftene. Disse ligger omtrent på budsjett.

Leieinntektene har holdt seg godt oppe og falt mindre enn det som ble lagt til grunn i budsjettet.

Øvrige driftsinntekter inngår i kategorien Andre vederlag. Herunder inngår blant annet kranleie. Kraninntektene ligger under budsjett og omtrent likt med 2005. Under Andre vederlag inngår også hva man kan kalle korttids leieforhold blant annet betaling for lagringstid ut over det som dekkes av vareavgiften. Inntekter herfra har holdt seg godt oppe.

Til tross for den langsiktige og forventede nedgang i leieinntekter, utgjør inntekter fra alle former for leie samt finansinntektene en minst like stor andel av totale driftsinntekter som tidligere år. Dette er et uttrykk for at driftsinntektene som direkte skriver seg fra den løpende trafikken ikke øker.

Det store bildet når det gjelder driftsutgiftene kjenne- tegnes av økte driftsutgifter til kjøp av varer og tjenester. Dette skyldes i første rekke økte utgifter til elektrisitet og høyere enn budsjettet.

Videre ligger utgiftene til ISPS-tiltak over budsjett, hvor eksempelvis vaktordning med bagasjekontroll er blitt kr 1,4 mill. høyere enn forutsatt. Til vedlikehold av arealer og havnespor er medgått kr 1,2 mill. mer enn opprinnelig antatt. Når det gjelder lønnspostene nevnes at lønnsoppkjøret i 2006 bidro til en solid økning av driftsutgiftene i forhold til 2005. I sum ligger en her omtrent på budsjett.

Driftsinntektene eksklusiv finansposter og avskrivninger utgjorde i 2006 i alt kr 226,1 mill. (2005: kr 229,1 mill.) mens driftsutgiftene (eksklusiv finansposter og avskrivninger) beløp seg til kr 159,9 mill. (2005: kr 151,4 mill.).

Dette gir et driftsresultat før finansposter på kr 66,2 mill. Driftsresultat før finansposter i 2005 var kr 77,7 mill. Tar en hensyn til avskrivninger, blir driftsresultatet for 2006 kr 21,3 mill.

Inntektene av fartøysavgiftene (anløps- og kaiavgift) ligger kr 0,496 mill. over budsjett. Dette henger sammen med en økt gjennomsnittlig fartøysstørrelse per anløp fra 2005 til 2006. Denne økningen gjelder cruisefartøy. For cruisetrafikken var det i tillegg også en økning i antall skipsanløp.

Vareavgiftene viser en økning på kr 1,290 mill. fra 2005 til 2006. I forhold til budsjett viser vareavgiftene for 2006 et positivt avvik på kr 0,456 mill. Det er flere årsaker til dette. 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. En del av det positive avviket fra budsjettet, henger også sammen at fyllingsgraden pr. container har avtatt og antall containere har økt.

Leieinntektene vil avta etterhvert som havnearealer avgis 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 meget høy utleieprosent for både inne- og utearealer i forhold til plantallene for 2006 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 vei- og trafikkomlegginger m.m. - som pågår. Samlet ender leieinntektene kr 8,0 mill. over budsjett.

Når det gjelder vederlagene utenom leier ligger disse kr 4,6 mill. over budsjett, noe som først og fremst skyldes en økning i samlet vederlag for lagring av varer utover 48 timer (bryggeavgift). Samlet ligger vederlag inkl. leier kr 12,6 mill. over budsjett.

Finansinntektene er kr 3,035 mill høyere enn forutsatt. Disse utgjøres av renter på bankinnskudd og renter på innestående i bykassen. Finansutgiftene er kr 8,977 mill. mindre enn forutsatt som følge av utsatt låneopptak i 2006. Samlet utgjør netto finansutgifter alene kr 9,075 mill. av HAVs regnskapsmessige resultat for 2006.

I gruppen Lønn og sosiale utgifter inngår premie til Oslo Pensjonsforsikring A/S (OPF) inklusive utgifter til tilleggspremie som følge av lønns- og trygdeoppkjøret.

Inklusive det såkalte premieavviket, har lønnspostene et mindreforbruk i forhold til budsjett i gruppen Lønn og sosiale utgifter på kr 0,266 mill.

I artsgruppe kjøp av varer og tjenester er det i 2006 medgått kr 5,040 mill. mer enn i 2005 og kr 3,027 mill. under budsjett. I henhold til obligatorisk artskontoplan 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 på art 4290. I 2006 utgjør kompensasjonsbeløpet på driften kr 5,182 mill. Faktiske utgifter til kjøp av varer og tjenester øker ved denne korreksjonen fra kr 55,539 mill. til kr 60,722 mill. Dette er kr 6,099 mill. mer enn i 2005 og kr 1,595 mill. over budsjett for 2006.

Artsgruppen 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. Jfr. også tilsvarende under investeringsregnskapet. MVA-kompensasjonen utgjør til sammen i driftsregnskapet og investeringsregnskapet kr 34,389 mill. Se note 4 til regnskapet.

I driftsregnskapet er det ved regnskapsavslutningen netto avsatt i alt kr 5,850 mill. til ubundne driftsfond. I samsvar med budsjett, er det overført kr 41,0 mill. fra driftsregnskapet 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 fraflyttes som havnevirksomhet og endres til byutviklingsformål.

Av større budsjettjusteringer på driftsbudsjettet ble budsjettert lønn inklusive trygd og pensjon økt med kr 6,003 mill. hovedsakelig som følge av lønnsoppgjøret 2006. Kjøp av varer og tjenester er oppjustert med kr 2,970 mill. mens finansutgiftene er redusert

med kr 5,465 mill. som følge av utsatt låneopptak for investeringsutgifter.

Av øvrige justeringer nevnes økning av fartøysavgiftene med kr 0,650 mill. med bakgrunn i økte anløp av cruiseskip. Inntekter for sikkerhetsgebyr og avfallsgebyr ble samlet oppjustert med kr 1,4 mill. også med bakgrunn i økningen i anløp av cruiseskip. Leieinntekter ble samlet oppjustert med kr 1,0 mill. mens øvrige vederlag ble oppjustert med kr 1,750 mill.

Sykelønnsrefusjon er oppjustert med kr 0,6 mill. og salg av tjenester til egen kommune kr 0,7 mill.

Oslo Havn KFs investeringsbudsjett for 2006 er blitt vesentlig justert i forhold til opprinnelig budsjett.

Oslo Havn KFs igangsatte utbyggingsprosjekter i Sydhavna skal i hovedsak finansieres ved eiendomssalg. Gjennom havnestyresak 37/2006 reviderte Oslo Havn KF sitt investeringsbudsjett tilpasset justert utbyggingstakt i Sydhavna. Investeringsrammen for Oslo Havn KF i 2006 ble nedjustert med kr 19,535 mill. til kr 233,4 mill. Samtidig ble opptak av lån nedjustert med kr. 115,0 mill. Bruk av frie fond ble økt med kr 42,0 mill., salg av eiendom økt med kr 50,0 mill. og overføring fra drift ble økt til kr 41,0 mill.

INVESTERINGSREGNSKAP

Investeringer i nybygg og nyanlegg utgjorde i 2006 kr 263,013 mill., mens investeringer i utstyr m.v. beløp seg til kr 2,297 mill., i alt kr 265,310 mill. I tillegg kommer tapsavsetning for bokført renteinntekt for lån fra HAV Eiendom på kr 1,962 mill., som fører til samlede investeringskostnader i 2006 på kr 267,272 mill.

Merforbruk i forhold til årets budsjett, kr 33,872 mill., henger først og fremst sammen med at innbetaling fra deltagerne i prosjekt Ren Oslofjord i samsvar med god regnskapsskikk er bokført på inntektsposter, mens budsjettert beløp både på utgifts- og inntektssiden kun omfatter HAVs del. Overskridelsen er således ikke reell og må sees sammen med merinntekten i forhold til budsjett. For øvrig er for flere prosjekter tidligere års forsinket framdrift nå hentet inn. 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. 2006-budsjettet var saldert med opptak av lån og salg av eiendom. Salg av eiendom og låneopptak har ikke funnet sted i 2006. For å utsette låneopptak lengst mulig, er regnskapet ved avslutningen summarisk saldert ved uttak fra fond. Ved det er det meste av tidligere års uanvendte bevilgninger strøket (d.v.s. ikke avsatt til fond). Unntatt herfra er avsetning til prosjekt Ren Oslofjord, hvor tidligere års uanvendte bevilgninger og innbetaling fra eksterne bidragsytere er avsatt til disposisjon på prosjektet. Avsetninger til og uttak fra kapitalfond i 2006 utgjør henholdsvis kr 47,454 mill. og kr 168,242 mill.

I opprinnelig 2006-budsjett var det budsjettet med overføringer fra staten på kr 18,0 mill. og låneopptak til finansiering av Sydhavna kr 175,0 mill. I revidert budsjett ble lånebehov redusert til kr 60,0 mill., salg av eiendom for kr 74,4 mill ble tatt inn, overføring fra drift ble justert opp til kr 41,0 mill. og overføring fra staten ble redusert til kr 16,0 mill.

I prosjekt Ren Oslofjord er det totalt anvendt kr 45,677 mill. i 2006. Samlet bidrag fra «spleiselaget» utgjorde kr 47,754 mill. i 2006.

BALANSEREGNSKAP

Endringer anleggsmidler består av endring i utstyr og bygg og anlegg. Endring i egenkapital er endring i kapitalkonto.

ÅRSAVSLUTNINGSDISPOSISJONER

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

Avsetningen til driftsfond på kr 5,850 mill. gjelder ubenyttede bevilgninger til blant annet utsatte utredningsoppgaver, markedsførings tiltak og rehabiliteringstiltak i Ormsundveien 4. Heri inngår videre reserveavsetning til skadedekning og til lønnsoppgjør 2007. Videre også tapsavsetning til antatt feilaktig inntektsfakturering i 2006.

Ved inngangen til 2006 var det avsatt kr 186,365 mill. på «Ubundne drifts- og kapitalfond», det vil si fondsmidler bundet til bestemte drifts- og investeringsprosjekter. Som det fremgår av fondsoversikten i note 8 til regnskapet, vil per 01.01.2007 ingen fondsmidler

være bundet til spesifikke prosjekter, bortsett fra for Ren Oslofjord. Som det framgår av noten, utgjør disponibelt beløp på fondskonto per 31.12.2006 etter disse disposisjoner kr 68,201 mill.

Kapitalregnskap 2006

i 1000 NOK	I Regnskap 2006	II Budsjett 2006	III Reg. bud. 2006	IV Regnskap 2005	V Avvik 2006 (III-I)
IKT og annet materiell	2 297	5 785	4 785	5 723	2 488
Investering Sydhavna	163 424	167 700	148 165	63 998	-15 259
Investering havn forøvrig	70 383	79 450	80 450	50 816	10 067
Utlån/forskuttering				0	0
Overføringsutgifter	31 168			16 802	-31 168
Sum investeringer	267 272	252 935	233 400	137 339	-33 872
Overført fra driftsregnskapet	41 000	35 535	41 000	50 231	0
Salg av eiendom			74 400	0	74 400
Salg av anleggsmidler	46			521	-46
Lån		175 000	60 000		60 000
Tilskudd fra staten/andre	63 454	18 000	16 000	41 100	-47 454
Finansinntekter				1 524	0
finansieringstransaksjoner	1 962				-1 962
Netto bruk av fond/avsetninger	160 810	24 400	41 000	108 711	-119 810
Sum finansiering	267 272	252 935	232 400	202 087	-34 872

Regnskap per KOSTRAfunksjon

Beløp i 1000 NOK	2006	2005
Administrasjon	25	621
Administrasjonslokaler	109	0
Kommunal næringsvirksomhet	0	0
Samferdselsbedrifter/transporttiltak	201 692	93 573
Renter/utbytte og lån	23	27
Interne finansieringstransaksjoner	-201 849	-94 221
Investering	0	0
Politisk styring og kontrollorganer	1 133	697
Administrasjon	48 173	45 433
Administrasjonslokaler	840	669
Årets premieavvik	-4 568	-2 321
Samferdselsbedrifter/transporttiltak	-66 958	-78 692
Motpost avskrivninger	-44 903	-43 493
Renter/utbytte og lån	3 409	4 505
Interne finansieringstransaksjoner	43 625	55 456
Årets regnskapsmessige merforbruk/mindreforbruk	19 248	17 746
Drift	0	0

REGNSKAP 2006

Driftsregnskap

i 1000 NOK	Noter	Regnskap 2005	Budsjett 2006	Justert budsj. 06	Regnskap 2006	Avvik
DRIFTSINNTEKTER						
Havneavgifter		78 469	77 500	78 150	79 105	955
Leie fast eiendom	(1)	89 458	77 695	78 695	86 672	7 977
Andre vederlag		56 684	48 755	52 605	57 205	4 600
Sum havneavg. og vederlag		224 611	203 950	209 450	222 982	13 532
Salg av utst./transp.m./mask.		-	-	-	-	0
Interne inntekter	(2)	1 565	320	320	480	160
Overf. fra folketrygden m.v.		2 961	2 000	2 600	2 665	65
Sum driftsinntekter		229 137	206 270	212 370	226 127	13 757
Lønnsutgifter inkl. oppgave- pliktige godtgjørelser	(3)	90 774	87 058	93 062	92 796	-266
Kjøp av varer og tjenester som inngår i komm. prod.	(4)	45 017	48 667	51 637	49 576	-2 061
Kjøp av varer og tj.som erstatte komm. prod.		5 482	6 980	6 930	5 964	-966
Overføringsutgifter	(5)	6 033	14 414	6 831	6 398	-433
MVA-kompensasjon	(4)	4 124	560	560	5 182	4 622
Sum driftsutgifter		151 430	157 679	159 020	159 916	896
Driftsresultat		77 707	48 591	53 350	66 211	12 861
FINANSPOSTER						
Renteinntekter	(6)	4 853	1 000	1 000	4 035	3 035
Renteutgifter ex. fondsrenter		4 278	11 222	7 876	2 109	-5 767
Avdragsutgifter	(7)	5 080	2 834	5 474	5 264	-210
Resultat finansposter		-4 505	-13 056	-12 350	-3 338	9 012
Ordinært resultat		73 202	35 535	41 000	62 873	21 873
INTERNE FINANSIERINGSTRANSAKSJONER						
Avsetn. til disposisjonsfond ekskl. fondsrenter	(8)	6 475	-	-	5 850	5 850
Overført til investeringsregn.	(10)	50 231	35 535	41 000	41 000	0
Sum avsetninger		56 706	35 535	41 000	46 850	5 850
Bruk av disposisjonsfond		1 250	-	-	3 225	3 225
Sum bruk av avsetninger		1 250	-	-	3 225	3 225
Regnskapsmessig mindreforbruk		17 746			19 248	
AVSKRIVNINGER						
Avskrivninger		43 493			44 903	
Motpost avskrivninger		43 493			44 903	

Balance

	Noter	2006	2005
EIENDELER			
Fast eiendom	(11)	1 322 555 886	1 065 840 052
Større materiell utstyr m.m.	(11)	13 224 198	15 769 496
Utlån	(5)	40 000 000	40 000 000
SUM ANLEGGSMIDLER		1 375 780 084	1 121 609 548
Pensjonsmidler	(12)	247 795 654	234 875 761
Aksjer	(13)	100 000	100 000
SUM AKSJER OG ANDELER		247 895 654	234 975 761
Fordringer	(1)	45 494 848	42 072 694
Premieavvik OPF	(12)	18 151 437	14 147 934
Arb.g.avg. av premieavvik OPF	(12)	2 559 348	1 994 854
Forskudd til leverandører	(14)	703 135	798 615
Merverdiavgift til gode		5 540 833	2 214 760
Kasse og bankinnskudd		88 122 676	230 928 176
SUM OMLØPSMIDLER		160 572 276	292 157 034
SUM EIENDELER		1 784 248 014	1 648 742 343
EGENKAPITAL OG GJELD			
Udisponerte fond	(9)	2 075 431	2 036 755
Ubundne fond	(8)	68 201 484	186 364 500
Regnskapsmessig overskudd (frie fond)	(15)	19 248 491	40 061 059
Kapitalkonto	(16)	1 301 812 451	1 038 045 215
SUM EGENKAPITAL		1 391 337 856	1 266 507 528
Langsiktig gjeld	(7)	53 077 959	58 814 127
Brutto påløpt pensjonsforpliktelse	(12)	264 641 780	255 818 600
SUM LANGSIKTIG GJELD		317 719 739	314 632 727
Påløpte feriepenger		8 880 866	8 607 220
Forskudd fra kunder	(17)	-	1 943 212
Gjeld til leverandører	(18)	45 030 718	26 157 406
Mellomværende med OK	(19)	13 549 509	24 450 022
Annen kortsiktig gjeld		7 729 326	6 444 227
SUM KORTSIKTIG GJELD		75 190 418	67 602 087
SUM GJELD		392 910 157	382 234 814
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		1 784 248 014	1 648 742 343
MEMORIAKONTI			
Memoriakonti	(20)	44 820 382	24 407 921
Motpost memoriakonti	(20)	44 820 382	24 407 921

Oslo Havn KF, 7. mars 2007

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. 4,43 % eldre enn 60 dager og ca. 2,7 % 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 til 1999-regnskapet.

Når det gjelder inntektene fra den såkalte Trekanttomta, ble 29. juni 2001 anke vedrørende vedtak fra 2. mars 2001 om at 72 % av inntektene fra feste-kontrakten 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.

HAV er i brev datert 09.12.2004 fra Byrådsavdeling for finans og utvikling meddelt at finanskomiteen i møte 03.03.2004, 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.

HAV's andel av inntektene er i følge fordelingen, foretatt av byrådet, kr 2 914 935,00 i avdrag + kr 616 73,35 i renter. Oppgjør ble mottatt og bokført i 2004-regnskapet. Avdrag er bokført som reduksjon av fordringen i balansen, renter er inntektsført i drifts-regnskapet.

Saken er ikke behandlet i Oslo tingrett i 2005. Fiskeri- og kystdepartementet har i brev, mottatt i HAV 13.12.2005, bedt HAV om å oversende ytterligere opplysninger i saken. HAV besvarte Fiskeri- og kystdepartementets henvendelse ved brev 28.03.2006.

Saken ble utsatt under rettsforhandlingene i november 2005 fordi Oslo kommune og Fiskeri- og kystdepartementet ble enig om å forsøke å komme til enighet om Trekanttomten.

HAVs andel (13,75 % i følge fordelingen, foretatt av byrådet) av inntektene fra Trekanttomta for 2006 er beregnet til kr 433 755,00. Beløpet er bokført og ventes innbetalt via Oslo kommunes internhandelssystem i 2007. Beløpet inngår i nedenstående totalsum.

Påløpte renter for 2006 utgjør ca. kr 1,0 mill. (renter for tidligere år er ikke tillagt hovedstol). Renter er ikke bokført verken for 2006 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 18 249 819,56.

Lov om kompensasjon av merverdiavgift for kommuner mv. ble vedtatt med virkning fra 01.01.2004. Oslo bystyre fattet da vedtak om at kompensasjon for merverdiavgift som skriver seg fra Oslo havnekasse i sin helhet skulle overføres til bykassen.

Oslo havnestyre har i flere saker vedtatt at etter styrets oppfatning skal den statlige MVA-kompensasjonen beholdes i havnekassen.

I sak 91/2003 ble det fattet følgende vedtak: «Havnestyret forutsetter at hvis havnekassen skal inngå i beregningsgrunnlaget for den statlige kompensasjonsordningen for merverdiavgift i Oslo kommune, skal havnekassens bidrag på utgifts- og inntektssiden fullt ut tilordnes havnekassen. Herunder at statlig tilskudd som kompensasjon for betalt MVA innbetales til havnekassen og beholdes der.»

Dette kravet er fremmet overfor Oslo kommune.

Momskompensasjon fra Oslo Havn KF er i sin helhet beholdt av bykassen i perioden 2004-2006. Beløpene fordeler seg som følger pr. år: For 2004 kr. 14 014 761,62, for 2005 kr. 19 401 608,51 og for 2006 kr. 34 223 477,23. Oslo Havn KFs fordringer mot Oslo kommune for momskompensasjon for årene 2004-2006 utgjør etter dette i alt kr. 67 639 847,36, ekskl. renter.

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 2006 inklusive desember er belastet driften i 2006.

Arbeidsgiveravgift for 2006 som er belastet driften i 2006 men ikke innbetalt, og ikke innbetalt skattetrekk utgjør kr 5 619 332,43. 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 540 144,00

Regnskapet inkluderer også innbetalingstrekk for leie av hjemme-PC.

4. KJØP AV VARER OG TJENESTER

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 art 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. 5 182 356,69 i driftsregnskapet og kr 29 206 255,95 i kapitalregnskapet, totalt kr 34 388 612,64.

5. OVERFØRINGSUTGIFTER

Fordringene vurderes jevnlig. Det følges en praksis med vurdering av den enkelte fordring, med utgiftsføring straks fordringen er konstatert som usikker. Tap på fordringer utgjør kr 109 255,09 i 2006. Herav kr 71 116,00 som gjelder ikke tilbaketrunkket forskudd til egne ansatte de senere år. Dette skyldes mangelfull oppfølging av åpne poster ved avstemming. Månedlig oppfølging av avstemming er innført. Trekk vil bli foretatt i 2007. Et eventuelt gjenstående beløp vil bli avskrevet.

I investeringsregnskapet er påløpte renter kr 1 961 564,74 vedr. utlån til HAV Eiendom AS inntektsført, og det samme beløpet er avsatt til tap på fordring av forsiktighetshensyn. Rentebeløpet er tillagt hovedstol for utlånet til HAV Eiendom AS på kr 40 000 000,00, til sammen kr 44 193 028,98.

6. RENTEINNTEKTER

Posten utgjør renter av bankinnskudd.

7. AVDRAGSUTGIFTER

Det er ikke opptatt nye lån i 2006 (vedrørende Oslo Pensjonsforsikring se nedenfor). HAV har fått lånetilsagn på kr 60 000 000 i Lånefondet i 2005 og kr 175 000 000,00 i 2006. Lån er ikke tatt ut verken i 2005 eller 2006. Betalte avdrag 2006 på tidligere opptatte lån: kr 2 834 173,00 mill. Oslo Havn KFs andel av Lånefondets omkostninger som er belastet driften i 2006 utgjør kr 1 085,43. Påløpte, ikke forfalte renter er (fra og med 2002) belastet regnskapet i 2006 og inngår således i betalt rentesaldo.

Oslo Havn KF har i 2006 betalt til bykassen vedrørende annuitetslån etablert ved dannelsen av Oslo Pensjonsforsikring A/S (OPF) i 1999 - 2000 kr 1 892 776,00 i renter og kr 2 665 814,00 i avdrag. Gjenstående gjeld etter dette er kr 52 840 802,00.

8. UBUNDNE FOND

Spesifikasjon av investeringer i nybygg og nyanlegg og materiell, med oversikt over uttak fra og avsetning til ubundne fond. Oversikten viser hvordan fondsmidlene fordeler seg på hovedgrupper av drifts- og investeringsprosjekter. Oversikten er delt i to tabeller.

Tabell 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. Eiendommer som det i følge budsjett var forutsatt solgt til kr 74,400 mill. ble ikke solgt. Justert 2006-budsjett var videre saldert med uttak av lån på kr 60,000 mill. Innvilgede lån tas ikke ut før dette er nødvendig ut fra solvenshensyn. Lån er derfor ikke tatt ut. Dette fører til et salderingsgap i investeringsregnskapet som må dekkes opp ved netto uttak fra fond på kr 120,789 mill. Herav utgjør kr 80,031 mill. inntektsføring fra fond til investeringsprosjekter. Kr 88,212 mill. utgjør generell saldering av investeringsregnskapet totalt. Dette innebærer at det meste av ubenyttede bevilgninger fra 2006 og tidligere inndras.

Avsetningen til driftsfond på kr 5,850 mill. gjelder ubenyttede bevilgninger til blant annet utsatte utredningsoppgaver, markedsføringstiltak og rehabiliteringstiltak i Ormsundveien 4. Heri inngår videre reserveavsetning til skadedekning og til lønnsoppgjør 2007. Videre også tapsavsetning til antatt feilaktig inntektsfakturerings i 2006.

I sum innebærer dette at disponibelt på ubundne drifts- og investeringsfond reduseres fra 31.12.2005 kr 186,365 mill. med kr 118,164 mill. til disponibelt per 31.12.2006 kr 68,201 mill.

På havnefondet er avsatt renter beregnet til kr. 38 675,26.

UBUNDNE KAPITAL- OG DRIFTSFOND

	Disponibelt per 31.12.2005	Omdisp. innen fond/ mot innt. bud.	Justert disponibelt fra fond 2006	Inntektsført fra ubundne kap. fond		Avsatt til ubundne kap. fond øremerket	Omdisp. på ubund. fond ved årsavslut.	Ubundne kap.fond 31.12.2006
				Prosjekt- tilknyttede fondskorr.	Red. disp.: Ikke uttatt lån mm.			
i 1000 NOK	1	2/3	4=1+2+3	5	6	7	8	9=4-5-6+7+8
Ren Oslofjord	15 606	-	15 606	36 077		47 454		26 983
Øvrige inv. prosjekter nybygg/-anlegg	133 081	-	133 081	43 950	78 212		-149	10 770
Sum nybygg og nyanlegg	148 687	-	148 687	80 027	78 212	47 454	-149	37 753
Kraner	10 166	-	10 166	-	10 000		-	166
Utstyr transp.m mask.	10 737	-	10 737	4			149	10 882
Sum utstyr transp.m mask.	20 903	-	20 903	4	10 000	-	149	11 048
Sum investeringer	169 590	-	169 590	80 031	88 212	47 454	-	48 801
Sum andre driftsutgifter	16 775	-	16 775	3 225	-	5 850	-	19 400
Sum fond fordelt	186 365	-	186 365	83 256	88 212	53 304	-	68 201

INVESTERINGSOVERSIKT: PROSJEKTREGNSKAP

Beløp i 1000 NOK	Justert disponibelt fra fond 2005 ¹⁾	Budsjett 2006	Justeringer årets budsjett 2006	Justert årets budsjett 2006	Disponibelt 2006	Medgått 2006	Mer-/mindre-forbruk
	1	2	3	4 = 2+3	5 = 1+4	6	7 = 5-6
Utfyllinger	164	0	0	0	164	0	164
Hjortnes	5 665	3 000	0	3 000	8 665	643	8 022
Filipstad	825	5 000	3 500	8 500	9 325	4 989	4 336
Tjuvholmen salgsutgifter	0	200	0	200	200	40	160
Akershusstranda	10 161	8 500	-6 000	2 500	12 661	3 150	9 511
Vippetangen	500	500	0	500	1 000	0	1 000
Revierhavna	1 539	42 800	0	42 800	44 339	39 214	5 125
Kongshavn	12 797	7 300	-7 300	0	12 797	12 453	344
Havneveien	413	0	0	0	413	0	413
Sjursøya containerterminal	149 176	132 700	-19 535	113 165	262 341	128 945	133 396
Sjursøya Oljehavn	860	400	0	400	1 260	138	1 122
Kneppeskjær	3 570	0	0	0	3 570	1 768	1 802
Ormsund containerterminal	3 242	200	1 000	1 200	4 442	2 917	1 525
Randsoner	548	1 000	0	1 000	1 548	478	1 070
Ren Oslofjord	15 606	0	9 600	9 600	25 206	45 677	-20 471
Farled: Fyr Langøyrabben	0	2 300	200	2 500	2 500	2 435	65
Kloakkmottak	149	0	0	0	149	0	149
Oslo havneplan	164	1 000	0	1 000	1 164	2	1 162
Omstruktureringsprosjekter	3 308	3 000	0	3 000	6 308	3 205	3 103
Bekkelagseiendommene	0	750	0	750	750	5	745
Sentralgarasje Sjursøya	0	3 500	0	3 500	3 500	84	3 416
Sum nybygg og nyanlegg	208 687	212 150	-18 535	193 615	402 302	246 143	156 159
Kraner	10 166	35 000	0	35 000	45 166	16 870	28 296
Utstyr transp.m. mask.	10 737	5 785	-1 000	4 785	15 522	2 298	13 224
Sum utstyr transp.m. mask.	20 903	40 785	-1 000	39 785	60 688	19 168	41 520
Sum investeringer	229 590	252 935	-19 535	233 400	462 990	265 311	197 679

1) Internt fastsatt fordeling på prosjekter av fondsmidler det er finansiell dekning for, som er høyere enn bokført beløp på fondskonto. Dette tilsvarer i sum uanvendte midler fra tidligere års bevilgninger.

9. AVSETNINGER

Avvik mellom budsjett og regnskap vedr. tidligere års overskudd skyldes at ved en inkurie ble uttak av tidligere overskudd i 2005 ved justering av budsjett for 2006 uteglemt.

10. OVERFØRINGER

Det er overført kr 40,061 mill. fra driftsregnskapet til investeringsregnskapet.



Foto: Anne Sigrd Hamran

11. AVSKRIVNINGER

Oslo Havn KFs opplegg for beregning av verdi og av- og tilskrivninger, er etter mønster av Norsk Standard. Materiell og faste eiendommer er gruppert med avskrivningstid som det framgår nedenfor. Verditallene bygger på bokførte kostnader fratrukket avskrivninger. Arealer er ikke avskrevet. Verditallene 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

benyttes til trafikk- og lagringsformål. I arealkostnadene er også inkludert arealopparbeidelse bak kaiinvekstruksjon 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 Havn KF 2006

Beløp i 1000 NOK	Avskr. tid	Restverdi 31.12.2005	Aktivert 2006	Utrangert 2006	Avskrivning 2006	Restverdi pr. 31.12.2006
Anleggsgruppe	År	1	2	3	4	5=1+2-3-4
Inventar /utstyr	5	9 192	1 609		3 020	7 780
Kjøretøy	8	6 577	689		1 822	5 443
Båter	15	20 962	0		2 616	18 346
Kraner	15	118 262	17 400		11 468	124 194
= Sum materiell		154 993	19 697	0	18 927	155 763
Arealer		438 098	161 406		0	599 504
Bygninger	25	166 675	16 702		11 295	172 082
Kaier	30	321 843	101 268		14 681	408 430
= Totalsum		1 081 609	299 073	0	44 902	1 335 780

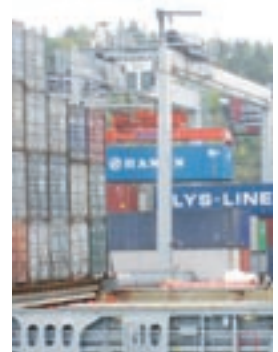
12. PENSJON

Omfatter estimat per 31.12.2006 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 jfr. regnskapsforskriftenes §13.

	Beløp i 1000 NOK
Netto driftsresultat 2006	19 250
- Årets premieavvik	5 040
- Arb.g.avg. av årets premieavvik	710
+ Amortisering av pensjonsforpliktelse 2002-05	1 030
+ Arb.g.avg. av amort. av pensjonsforpl. 2002-05	140
= Netto driftsresultat etter anordningsprinsippet	12 330



13. AKSJEBEHOLDNING

Selskap	Eierandel	Antall aksjer	Anskaffelses- kost per aksje	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 havnevesenets frie fond. Etter inntektsføring av del av udisponert overskudd fra 2003 - 2005 (kr 41,061 mill.) som er overført til investeringsbudsjettet, blir regnskapsmessig resultat som bokføres for 2006 i henhold til kommunaldepartementets regnskapsforskrifter kr 19,248 mill.

Endringene i udisponert overskudd (frie fond) fra 2003 til 2005 er som følger:

	Beløp i 1000 NOK
Udisponert overskudd 2003, restbeløp	4 082
Udisponert overskudd 2004	18 233
Udisponert overskudd 2005	17 746
= Beholdning 31.12.2005	40 061
– Disponering i 2006 av overskudd 2003-2005	-40 061
+ Udisponert overskudd 2006	19 248
= Beholdning 31.12.2006	19 248



16. KAPITALKONTO

Endringen på kapitalkonto fra 2005 til 2006 er som følger:

	Beløp i 1000 NOK
Kapitalkonto 2005	1 038 045
+ Avdrag Lånefondet	2 666
+ Avdrag OPF	2 834
– Nye lån	0 = 5 500
+ Tilskrivning/avskrivning 2006. (Se note 11)	254 171
+ Endring netto pensjonsforpliktelse (Se note 12)	4 097
= Kapitalkonto 2006	1 301 813



17. FORSKUDD FRA KUNDER

Forskudd fra kunder som gjelder år 2006 utgjør kr 2 398 479,04. I motsetning til tidligere år er beløpet i 2006 ikke ført på egen balansekonto i Agresso.

18. GJELD TIL LEVERANDØRER

Omfatter hovedsakelig gjeld til leverandører knyttet til investeringsprosjekter.

19. MELLOMVÆRENDE MED OSLO KOMMUNE

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

20. MEMORIAKONTO

Omfatter hovedsakelig utgiftsførte fordringer som står registrert til debet - kredit. Kr 35,382 mill. utgjøres av garantier per 31.12.2006 fra HAVs leverandører.

21. OVERSKRIDELSE

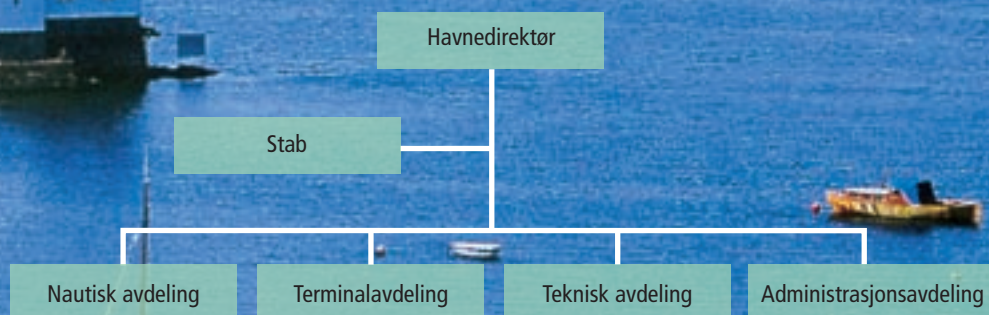
Overskridelsen i forhold til budsjett på utgiftssiden og merinntektene på inntektssiden er ikke reelle. Det henger sammen med at innbetalingene fra de eksterne bidragsyterne til prosjekt Ren Oslofjord, i samsvar med god regnskapsskikk (brutto prinsippet) er bokført på inntektsarter. Utgiftsbudsjettet omfatter kun HAVs bevilgning til prosjektet.

Hovedverneombud
Jan Kjensli iført
nytt vernetøy som ble
tatt i bruk i 2006.



Foto: Grethe Grøndahl

Organisasjon, HMS og service



ORGANISASJON OG BEMANNING

Antall utførte årsverk i 2006 var 170,3. Oslo Havn KF har redusert bemanningen med 7,5 stillinger fra 2005 til 2006.

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.

Det har vært arbeidet for å redusere antall ledere og antall ledernivåer, antall møter og antall tilstedeværende på møter.

Innenfor rammen av gjeldende forskrifter til havne- og farvannsloven har i 2006 havnens regulativ blitt sterkt forenklet. Dette medfører både forenkling fra HAV ved utarbeidelse og oppstilling av regulativ, samt lettere tilegnelse av innholdet for havnens kunder.

HELSE, MILJØ OG SIKKERHET

Oslo Havn KF har i 2006 kartlagt risiko for en rekke utsatte arbeidsområder, samt utarbeidet handlingsplaner for å redusere risikoen hvor den ikke er akseptabel.

Risikoanalyse er gjennomført i Kranseksjonen og Sjødistriktet og samordning av HMS på Ormsundterminalen. Foreslåtte tiltak er blant annet at det er utarbeidet regler for bruk av mobiltelefon i kranens operasjonsområde ved laste- og lossearbeid. Kompetanseheving i form av maritime sertifikater og fritidsskipperkurs, samt fokus for bruk av verneutstyr.

Fellesskjemaet «HAV-rapporten» sørger for å samle inn data fra ulykker, uønskede hendelser og nestenulykker.

Denne innsamling av data er svært nyttig for analyse av risikobildet i Oslo Havn KF.

Det utarbeides intern revisjonsplan for en 3-års periode. Intern revisjon ble i 2006 gjennomført i Vedlikeholdsseksjonens anleggsgruppe og Plan- og utbyggingsseksjonen i Teknisk avdeling, Informasjonsseksjonen i Administrasjonsavdelingen og Havnedirektøren med stab.

Det er utarbeidet et eget lokalt skjema «Risikovurdering ved omstilling og arbeidsmiljø». Skjemaet utfylles og behandles i arbeidsgrupper som ser på organisatoriske endringer og er vedlegg til saker som behandles i AMU og MBU. I tillegg er det laget en egen prosessveileder for Oslo Havn KF til bruk ved omstillingsarbeid.

Det har vært avholdt 8 AMU-møter i 2006.

Medarbeidersamtaler er gjennomført tilnærmet 100 % i 2006.

SYKEFRAVÆR

Sykefraværet har økt. Økningen er særlig sterk blant bedriftens kvinnelige ansatte. På bakgrunn i dette, vedtok AMU høsten 2006 å gjennomføre en arbeidshelseundersøkelse for alle ansatte som ikke var med i egen undersøkelse for ansatte «utsatte grupper». Rapport fra denne undersøkelsen forelå ultimo desember 2006 og vil bli fulgt opp i 2007.

I bedriftens systematiske HMS-arbeid settes det HMS-mål og hvor overordnet HMS-mål for 2006 var: «Oslo Havn skal være en god arbeidsplass med trivsel og medvirkning for de ansatte. Det skal arbeides for å redusere arbeidsrelatert sykefravær og bidra til en god helse. Arbeid i Oslo Havn KF skal planlegges og gjennomføres slik at det ikke oppstår dødsulykker, alvorlige personskader, senskader, materielle skader eller alvorlige skader på ytre miljø.»

Sykefravær i %

	per 31.12 2004	per 31.12 2005	per 31.12 2006	Endring 2005-06 Prosentpoeng
Kvinner	4,5	6,8	10,6	3,8
Menn	7,1	7,4	7,5	0,1
Totalt	6,5	7,2	8,1	0,9





Likestilling

	ANSATTE		TOPPLEDERE		LEDERFORUM	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%
Kvinner	38,3	23	1	17	8	33
Menn	128,1	77	5	83	16	67
Sum	166,4	100	6	100	24	100

Det blir jobbet kontinuerlig med oppfølging av sykefravær og tilrettelegging av arbeidsoppgaver og arbeidsplasser for at ansatte raskere skal kunne komme tilbake til arbeid. Det har vært fokus på nestenulykker og uønskede hendelser, som har medført økt rapportering av slike hendelser.

LIKESTILLING

Oslo Havn KF har i 2006 videreført handlingsplan for likestilling med følgende målsettinger:

- 40 % kvinnelige ledere i lederforum innen 2010
- jevnere kjønnsfordeling blant høyere fagstillinger
- minimum 1 kvinne i alle nedsatte prosjektgrupper
- fleksible arbeidstidsordninger inkludert fjernarbeid
- lederutvikling
- kompetanseutvikling
- lønnsutvikling

OPPLÆRINGS- OG UTVIKLINGSARBEID

Oslo Havn KF fokuserer på kompetanseutvikling relatert til HAVs strategier og mål. I 2006 ble det avsatt kr 950.000 til opplærings- og utviklingstiltak. Midlene blir fordelt pr. 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. 150.000 avsatt til prioriterte fagområder som er avdelingsoverskridende tiltak for kompetanseheving av ansatte. Prioriterte områder i 2006 har vært videreutvikling av alle ledere i HAV, HMS-områder og endringsledelse.

INFORMASJON OG MARKEDSFØRING

Oslo Havn KF holder jevnlig møter med velforeningene for å styrke dialogen med nærområdet vedrørende drift og tiltak i Sydhavna. 3 nyhetsbrev til kunder og naboer ble sendt ut i løpet av 2006.

Pressemeldinger, havnestyresaker og informasjon legges ut fortløpende på HAVs hjemmesider. 11 utgaver av internavisen Internloggen ble laget i løpet av 2006.

Det avholdes også møter med havnas brukere, og det er tatt initiativ og avholdt møter med potensielle brukere.

SERVICE

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

Oslo Havn KF har i 2006 arbeidet målbevisst for å øke produksjonen på containerkranene og ved lossing av bulkklaster. Foretaket har hatt en god måloppnåelse med 20,3 containere i snitt for lossing/lasting. Vi har på enkelte skip ved lossing hatt en produksjon på over 40 containere pr. time. Når det gjelder bulkklaster har vi etter avtale med kundene kommet frem til en mer strømlinjeformet ekspedering av disse lastene. Dette medfører kortere liggetid for det enkelte skip og reduserte utgifter til kunde og reder.

Det er avholdt kundemøter med de største kundene med tanke på å utveksle informasjon slik at alle parter vet hva som vil skje i den nærmeste fremtid og, der dette er kjent, lenger frem i tid. I tillegg avholdes kontinuerlig møter med kunder ved enkeltsaker.

Den årlige kundeundersøkelsen ble også i 2006 utført med egne krefter for lettere å kunne gjennomføre konkrete tiltak for å yte bedre service mot våre kunder. Det arbeides kontinuerlig med å tilpasse rapportering og fakturering for å imøtekomme ønsker fra kundene.

Oslo Havn KF overførte sitt sentralbord til Oslo kommunes felles sentralbord i desember 2005. I 2006 har fokus vært å forbedre informasjon til sentralbordets konsulenter. Som å forbedre artikkeldatabaser og informere om hendelser av interesse for publikum som for eksempel spesielle cruiseanløp.

INTERNE KONTROLLAKTIVITETER

I 2006 er det foretatt en bred gjennomgang av rutiner og arbeidsfordeling i Avgifts- og kontrollseksjonen.

Det er ryddet opp i og klargjort i notats form vurderinger knyttet til habilitet. Det er utarbeidet oversikt over ansatte i HAV som har verv og posisjoner utenfor bedriften.

Praktisering av anskaffelsesreglementet er nedfelt i interne rutiner, som stadig ajourføres og strammes opp.

MERKNADER FRA KOMMUNEREVISJONEN OG KONTROLLUTVALGET

Fra Kommunerevisjonen og kontrollutvalget har det ikke kommet merknader i 2006.

RELASJONSBYGGENDE TILTAK

Det er gitt økonomisk støtte/tilskudd fra havnekassen til følgende institusjoner i 2006:

Redningsselskapet	kr	50.000,00
Norsk Sjøfartsmuseum	kr	50.000,00
Sjømannskirken	kr	20.000,00
Fartøylaget KNM Alta	kr	50.000,00
Stiftelsen Christian Radich	kr	100.000,00
Norsk Veteranskibsklubb	kr	50.000,00
Miljøinformasjon frivillige organisasjoner	kr	75.000,00
KNM Fridtjof Nansen	kr	25.000,00

I tillegg har HAV i 2006 gitt indirekte støtte til det maritime kultursenter langs Akershusstranda og andre verneverdige fartøy og deres støttespillere gjennom fritak for havneavgifter og gratis bruk av kontorer og lignende for til sammen kr 1,011 mill.

TILGJENGELIGHET FOR MENNESKER MED FUNKSJONSHEMMING

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

ARBEIDSMILJØUNDERSØKELSE

I 2006 gjennomførte vi arbeidsmiljøundersøkelser for alle ansatte i Oslo Havn KF. Det var Bedriftshelse Norge som stod for undersøkelsene som først ble gjennomført for risikoutsatte grupper i Teknisk avdeling og Terminalavdelingen, i henhold til Arbeidsmiljøloven § 3.3, og deretter undersøkelse blant øvrige ansatte.

Resultatene fra arbeidsundersøkelsen er gjennomgående gode, samtidig som det er utfordringer å ta tak i.

Arbeidsmiljøundersøkelsene er gjennomgått seksjonsvis, avdelingsvis, i ledergrupper, blant vernetjenesten og i AMU, og undersøkelsen har gitt lærerike diskusjoner i etterkant.

Det er innarbeidet tiltak i årsplanen, både konkrete endringer i vårt arbeidsmiljø, og mer holdningsskapende arbeid.

NYTT ARBEIDSTØY - VERNETØY

Det ble bestemt i 2004 at Oslo Havn KF ønsket en helhetlig kolleksjon på nytt arbeidstøy som skulle gi en identitetsfølelse, og for eksterne som lett kunne gjenkjenne virksomheten. Den gamle kolleksjonen bestod av forskjellige farger og som ikke dekket krav om synlighet.

En del av kleskolleksjonen på materiallageret var ikke «High visibility clothing» (ikke fluoriserende), og brukerne måtte dermed i tillegg benytte signalvest i henhold til fastsatte regler.

Nytt vernetøy (sommer og vinterkolleksjon) ble valgt i farge orngange /blå. Arbeidstøyet er anti-flame og «high visibility clothing». Synbarheten på jakke og bukse er NS-EN 471 klasse 3. Denne standarden spesifiserer kravene til vernetøy som skal signalisere brukerens tilstedeværelse visuelt for å gjøre vedkommende synlig i farlige situasjoner under alle former for dagslys og ved belysning fra kjøretøyer i mørket.

Markering av nytt vernetøy ble holdt den 15.05.2006 i Ormsundveien 9 hvor alle stilte i nytt vernetøy.

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 container traffic, bulk transport etc. also cargo- and passengers traffic both foreign and coastal.

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

CARGO AND PASSENGERS

The port of Oslo experienced a decrease in container traffic lift on/lift off (lo/lo) in 2006. Cargo was down by 4,6 % while the number of boxes (TEU) increased by 0,9 % compared 2005.

The year 2006 marked an increase in the volume of goods passing through the Port of Oslo. The volume increased by 6,1 % compared with the preceding year, reaching a figure of 6.536 million tonnes.

The traffic in general cargo decreased by 43 000 tonnes to a total of 2,6 million tonnes in 2006. 1.2 million tonnes general cargo were freighted by trailer and car ferries and 1,0 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 21.3 million. The equivalent figure for 2005 was NOK 34.2 million.

Operating revenue in 2006 amounted to NOK 223.5 million compared to NOK 226.2 million in 2005, while

operating expenses in 2006 amounted to NOK 193.2 million compared to NOK 192.0 million in 2005.

ENVIRONMENTAL CONCERN

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

The port's location at the top of the 60 miles long Oslo-fjord 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 centre is situated in Horten, while the traffic centre in Oslo is situated in the Port Authority administration building at Vippetangen. The traffic centres 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	2002	2003	2004	2005	2006
Earnings:					
Operating income (1.000 NOK)	214 247	219 958	214 670	226 176	223 462
Operating result ¹⁾ (1.000 NOK)	42 591	34 653	25 670	34 214	21 308
Operating margin in %	24	17	16	17	11
Operating income/man-labour year (1.000 NOK)	1 045	1 149	1 160	1 272	1 312
Return on capital:					
Return on total capital in %	4.5	2.9	2.3	2.4	1.5
Return on equity in %	4.0	2.2	1.7	2.4	1.4
Solidity:					
Equity ratio in %	68.5	70.3	76.1	76.8	78.0
Production:					
Goods throughput (1000 tonnes)	5 960	6 011	6 168	5 990	6 356
General cargo (1000 tonnes)	2 700	2 718	2 896	2 728	2 643
Number of containers lo/lo TEU	145 770	162 294	177 019	170 506	172 065
Containers throughput lo/lo (1000 tonnes)	1 086	1 166	1 222	1 090	1 040

¹⁾ After depreciation

PROFIT AND LOSS

1000 NOK	2002	2003	2004	2005	2006
Income from goods and services	112 876	125 937	127 362	136 718	136 790
Income from real property	101 371	94 021	87 308	89 458	86 672
Operating income	214 247	219 958	214 670	226 176	223 462
Wages and social benefits	76 493	79 529	87 799	87 813	90 131
Fixtures and equipment/ Maintenance of buildings and constructions/					
Operating expenses	56 306	61 799	59 041	60 657	67 120
Depreciation	38 857	43 977	42 160	43 493	44 903
Operating expenses	171 656	185 305	189 000	191 963	202 154
Operating profit	42 591	34 653	25 670	34 213	21 308
Financial income	9 357	3 838	7 778	4 853	4 035
Financial expenses	16 706	18 174	14 571	9 358	7 373
Net profit	35 242	20 317	18 877	29 708	17 970

ÅRSRAPPORT 2006

Ansvarlig utgiver:

Anne Sigrid Hamran

Redaksjonsutvalg:

Odd Brovold, leder

Anne Sigrid Hamran

Ellen Dalen

Camilla Furuholmen

Paal Waage

Margrethe Austad

Johan Hoddevik

Omslagsbilde:

Borgvar Christiansen

Utforming:

Ellen Dalen

Desktop:

Lars Selstad

Trykk:

Mediehuset GAN AS

Trykket på miljøvennlig papir

Opplag:

1200

OSLO HAVN KF

Postboks 230 Sentrum

N-0103 Oslo,

Telefon: 02 180

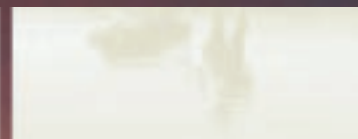
Telefaks: 23 49 26 01

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

Internett: www.ohv.oslo.no







Oslo Havn KF
Postboks 230 Sentrum
N-0103 Oslo