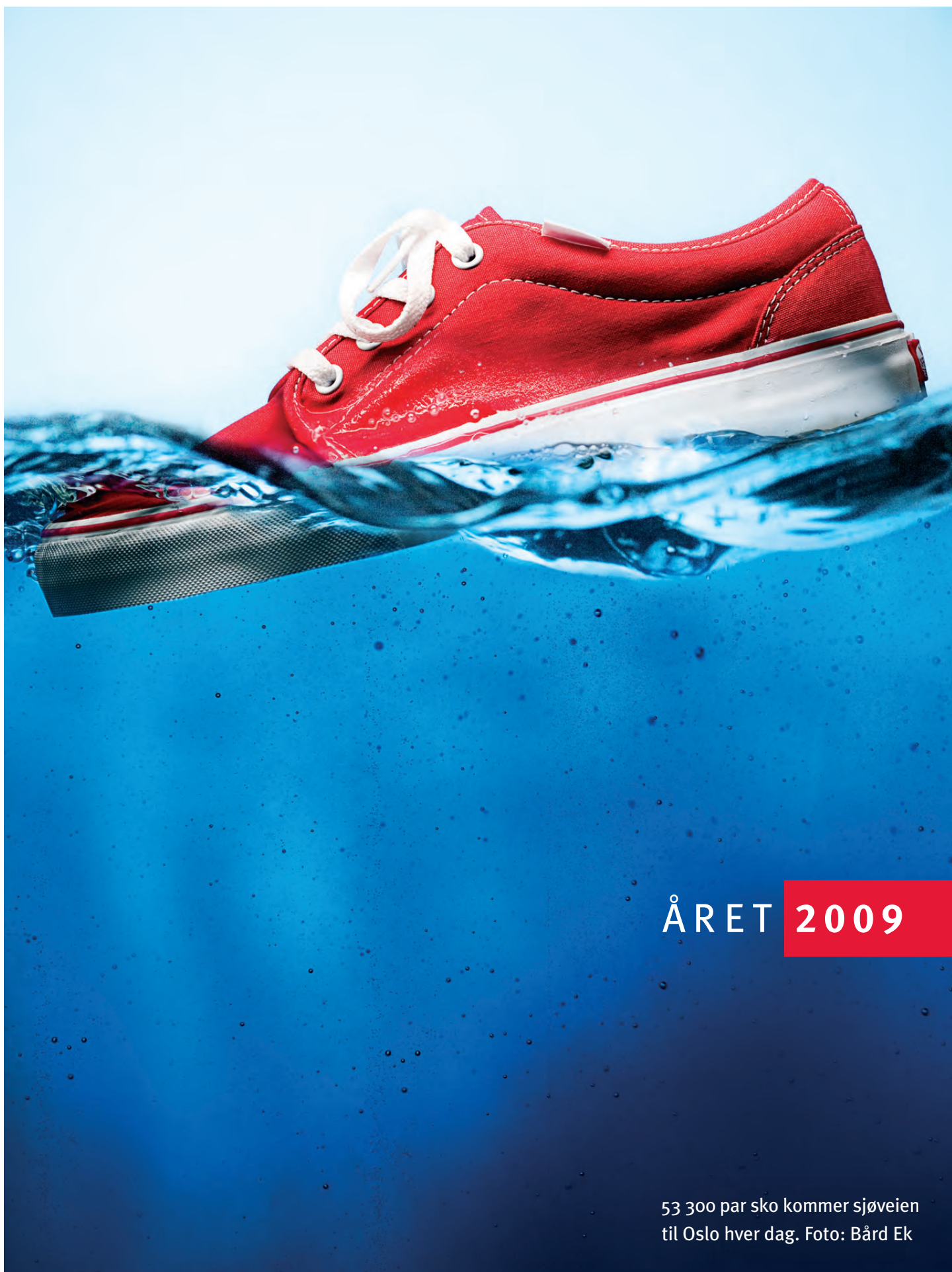




Oslo kommune
Oslo Havn KF



ÅRET 2009

53 300 par sko kommer sjøveien
til Oslo hver dag. Foto: Bård Ek

Norges største offentlige havn

Oslo Havn er Norges største offentlige gods- og passasjerhavn. En vanlig uke kommer det mellom 50 og 70 skip med gods og passasjerer til havna.

I tillegg kommer lokaltrafikken i indre Oslofjord. Lokale ferger, sightseeing- og charterbåter i indre Oslofjord frakter ca. 4 millioner passasjer pr. år. Denne trafikken er nokså sesongbetont - passasjertallet varierer mellom ca. 200 000 for hele vintersesongen og 600 000 bare i juni måned.

Fiskeri- og kystdepartementet har fra 1. januar 2010 gitt Oslo Havn KF status som ”utpekt havn”, sammen med havnene i Kristiansand, Stavanger, Bergen og Tromsø. Disse havnene anses som ”særlig viktige for å utvikle effektiv og sikker sjøtransport av personer og gods”.

Virksomheten i terminalområdene utføres av private selskaper, både innen gods- og passasjertransport. Unntaket er krandriften, som Oslo Havn KF sørger for.

Kommunalt foretak – mellom politikk og marked

Oslo Havn KF er et kommunalt foretak (KF) under Byrådsavdeling for samferdsel og miljø. Vi driver forvaltning og myndighetsutøvelse innen havneområdet i henhold til Lov om havner og farvann og kommune-loven. KF-formen blir benyttet for virksomheter med et forretningsmessig preg, men som man ikke ønsker å skille ut fra kommunen som rettssubjekt. Oslo Havn KF eier datterselskapet HAV Eiendom AS.

Den viktigste forskjellen mellom de kommunale foretakene og etatene er at mens all myndighet til etater og bydeler er delegert fra bystyret og nedover i det kommunale styringshierarkiet, legger kommuneloven myndighet direkte til foretakets styre. Daglig leder i foretaket er underlagt styret.

Havna drives uten offentlige tilskudd. Alle kommersielle brukere av havna betaler for bruk av skipsleia, kaier, arealer, skur og kraner. Inntektene går direkte til havne-



54 700 kilo kaffe kommer sjøveien til Oslo hver dag.
Foto: Bård Ek

kassen. Det er fastsatt ved lov at alle havnekassens midler skal gå til havneformål.

Oslo Havn KFs budsjett vedtas av bystyret, men bystyret kan ikke foreta endringer i budsjettet uten at endringene først forelegges havnestyret.

HAV Eiendom AS

Selskapet er et heleid datterselskap av Oslo Havn KF og forvalter havnas eiendommer i Bjørvikaområdet. HAV Eiendom AS skal sørge for profesjonelt salg av eiendommer som skal benyttes til byutvikling. Inn-

tektene fra eiendomssalget går til havneformål, noe som er bestemt ved lov. Det betyr at ved å fraflytte eiendom til byutviklingsformål, får vi større midler til å utvikle effektiv havnedrift. HAV Eiendom AS ble opprettet i 2003. HAV Eiendom AS fikk i 2009 tildelt en sentral rolle i forbindelse med å lokalisere Munch-museet, Stenersenmuseet og Deichmanske hovedbibliotek i Bjørvika.

Styret 2009

Styret i Oslo Havn KF består av politisk oppnevnte medlemmer, en brukerrepresentant, representanter for

Nøkkeltall for Oslo Havn KF i 2009

Inntjening i 1000 kr.

- Driftsinntekter: 246 102
- Driftsresultat: 5 277
- Netto resultat inkl. finansposter: 9 156
- Resultatgrad: 6 %
- Driftsinntekt/årsverk: 1 538

Kilde: Oslo Havn KF

ansatte, et fylkesoppnevnt medlem, samt en statlig representant (sistnevnte uten stemmerett). Se mer om havnestyret på Oslo Havn KFs nettsider.

En mangfoldig havn

Aktiviteten i havna er mangfoldig. Hit kommer det gods av så forskjellig slag som olje, salt, korn, papir, eksotiske matvarer, biler og forbruksvarer som klær og sko. I tillegg har vi flere fergelinjer og økning i cruisetrafikken.

Hovedgrupper av aktører i havna er skipsrederier, agenter, ekspeditører, vareimportører og -eksportører, samt passasjerer med utenlandsferger, turistskip og lokalbåter. Vi som jobber i Oslo Havn KF er også en variert gruppe mennesker. Blant yrkesgruppene som er representert hos oss, finner du kranførere, jurister, mekanikere, arkitekter, ingeniører, økonomer, samfunnsvitere, renholdere, elektrikere og sjøfolk – for å nevne noe. I 2009 var vi i underkant av 160 ansatte.

Våre oppgaver er å:

- legge til rette for effektiv og miljøvennlig sjøtransport
- føre oppsyn med trafikken i havnedistriktet
- forvalte havnas eiendom og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte

Godstrafikken samles i syd



Oslo bystyre vedtok 26.august 2009 at Sydhavna er Oslos permanente godshavn.
Foto: Terje Løchen

Redusert arealbruk til havnedrift åpner byen

Oslo bystyre vedtok i 2009 at Sydhavna er Oslos permanente havn. Vedtaket innebærer at godstrafikken konsentreres på et mindre areal og at fjordnære områder fraflyttes og byutvikles. Kailengden som brukes til havneformål blir nesten halvert – fra 11 til 6 kilometer. Med samlingen av all containervirksomhet i Sydhavna, flyttes godstrafikken lenger bort fra bykjernen og boligområder. Utbyggingen av Sydhavna finansieres i hovedsak ved eiendomssalg. Arealene som selges skal benyttes til byutvikling – boliger, næringsvirksomhet kultur og re-

kreasjon. Oslo Havn KFs datterselskap HAV Eiendom AS står for eiendomsforvaltningen av havnas arealer i Bjørvika.

Det skal lages gode buffersoner mellom byen og havna med rom for næringsbygg, rekreasjonsområder og publikumsrettede aktiviteter ved Alnaelvas utløp og på Ormsund.

Bærekraft, miljø, estetikk

Utviklingen av havna skal være bærekraftig. Det betyr at det stilles krav om gjenbruk av materialer, at det tas hensyn



Badebrygge utenfor Ormsund-terminalen er mye brukt av lokalbefolkningen. Foto: Oslo Havn KF

til vegetasjonen i området, at man velger miljøvennlig utstyr og løsninger og at det foretas kildesortering av avfall.

Det stilles estetiske krav til utformingen av en bynær havn. Havna skal endres visuelt for å få en helhetlig og moderne industriarkitektur. Det er utarbeidet estetiske planer for de ulike havneområdene.

For at områdene rundt havnevirksomheten skal fungere som reelle buffersoner, etableres det parkområder

som er allment tilgjengelige. Gang- og sykkelvei med utsiktspunkter skal dessuten knytte havna sammen med resten av byen. Slik blir havna en integrert del av en levende by.

Ved å flytte støyende anløp og operasjoner fra Ormsund til Sjursøya, reduseres støyproblemene for naboene i boligområdene rundt Ormsund. Det er også igangsatt og videreført tiltak mot støy inne på selve terminalene.

Sydhavna – Oslos godshavn:

Kilde: Oslo Havn KF

- Består av områdene Kongshavn, Sjursøya, Kneppeskjærutstikkeren, Søndre Bekkelagskai og Ormsund. Containertrafikken samles på Sjursøya.
- 615 dekar – tilsvarer 34 fotballbaner
- Skal samle all håndtering av varer og gods som

kommer med skip til Oslo, bortsett fra fergegodset. Det vil si forbruksvarer som kommer i containere, våtbulk som olje, bensin og diesel, tørrbulk som korn, salt og sement, importerte biler, skrapjern, jernprodukter og andre typer produkter som kommer med skip.



3 350 mobiltelefoner kommer sjøveien til Oslo hver dag.
Foto: Bård Ek

Voksende befolkning gir økt etterspørsel etter varer

Nesten en fjerdedel av Norges befolkning bor i Oslo og Akershus, og hovedstadsområdet vokser stadig. Befolkningsveksten gjenspeiles i havna. Befolkningsveksten gir økt etterspørsel etter varer – både til industri, næringsliv og private forbrukere. I 2009 ble mer enn 100 000 containere lastet og losset i Oslo Havn KF.

En stor del av varene som kommer inn til havna skal fraktes videre. Omlasting skjer på omlastningsterminalen på Alnabru, der godset fraktes til virksomheter og butikker. Sammen er Sydhavna og omlastningsterminalen på Alnabru Norges største godsknutepunkt.

Mitt skip er lastet med...

Kilde: Oslo Havn KF

Det er stor variasjon i hva slags varer som kommer sjøveien til Oslo. Her er noen eksempler:

- Olje og petroleumsprodukter
- Korn
- Salt
- Kunstgjødsel
- Kaffe
- Kokosmelk
- Nudler
- Klær og sko
- Papir
- Byggevarer
- Biler – Oslo er Norges nest største bilhavn
- Sement

Total godsmengde i 2009 var 5 275 000 tonn.

Publikum i sentrum

Pappabuene er blitt restaurant.
Illustrasjonsfoto: Metropolis
Arkitektur & design



Nye småbåtkai

To nye plasser for av- og påstigning for småbåter er på plass. Kaiene finnes ved operaen og Nordre Akershuskai (ved havnepolitiets brygge). I tillegg kan Honnørbrygga brukes til av- og påstigning for småbåter.

Strengere krav til estetikk

Oslo Havn KF stiller strengere krav knyttet til estetikk for fartøy som skal ha fast kaiplass. Fartøyet skal fremstå som et positivt element i havnebildet, være godt vedlikeholdt og i god stand. Det skal være ryddig og god orden på dekk og på kaia.

Tilrettelegging for funksjonshemmede

Gjennom kommunens småbåtutvalg deltar Oslo Havn KF i etableringen av ramper for småbåtbukere med funksjonshemming.



Av- og påstigningsbrygge for småbåter ved operaen. Foto: Oslo Havn KF

Miljø og samfunnsansvar

Miljøaspekter er en integrert del av alle prosjekter i Oslo Havn KF, og vi har et kontinuerlig fokus på miljøforbedringer. Utslipp til luft/klimagasser, energiforbruk, avfall, utslipp til grunn/vann, støy, biologisk mangfold og estetikk/kulturminner er hovedaspektene for vårt miljøarbeid. Her er noen av tiltakene vi jobber med innen miljø og samfunnsansvar:

Miljøsertifisering

Oslo Havn KF er siden 2001 sertifisert etter miljøstandarden ISO 14001. Sertifiseringen bidrar til kontinuerlige forbedringer ut over de kravene myndighetene setter. Miljøstyringssystemet bidrar til å sette miljøspørsmål på agendaen og øker miljøbevisstheten hos våre ansatte og kunder. Årlige revisjoner kontrollerer at Oslo Havn KFs miljøstyringssystem samsvarer med ISO 14001-standarden.

Ren Oslofjord

Oslo Havn KF har siden 2006 ledet prosjekt Ren Oslofjord, Oslo kommunes opprydningsprosjekt for forurenset sjøbunn.

De faglige evalueringene konkluderer med at miljøprosjekt «Ren Oslofjord» har vært vellykket og at tiltakene som er iverksatt er innenfor det miljøbudsjettet som ble lagt til grunn. Indre Oslofjord er nå renere enn på 100 år. I Bjørvika og Pipervika har prosjektet bidratt til at 90-95 prosent av forurensningen er fjernet. Sandtildekkingen av dypvannsdeponiet ved Malmøykalven har også gjort dette området betydelige renere enn før.

Sommeren 2009 ble Oslo kommune ved Oslo Havn KF og Ren Oslofjords prosjektleder tiltalt for overtredelse av forurensningsloven og straffeloven. Rettsaken ble gjennomført i perioden november til desember 2009. Oslo Havn KF og prosjektlederen ble frifunnet av Oslo tingrett 1. februar 2010. Påtalemyndigheten valgte å anke frifinnelsen av Oslo Havn KF, og saken er dermed ikke endelig avgjort. Prosjektlederen er blankt frifunnet.

Kunstige rev

Ved å plassere kunstige rev i fjorden, tar vi sikte på å bidra til økt biologisk mangfold i havneområdene. Blåskjell og andre organismer tar bolig i revene og renser vannet på en naturlig og meget effektiv måte. Revene settes ut av Norsk institutt for vannforskning (NIVA) og Universitetet i Oslo. De kunstige revene vi plasserer ut i Bjørvika nå, er små. Vi vil følge nøye med på hvilke effekter revene har på vannmiljøet for å vurdere om prosjektet etter hvert skal utvides.

Landstrøm

Skip trenger strøm også når de ligger ved kai. Per i dag forsynes skipene med strøm ved hjelp av dieseldrevne hjelpemotorer. Oslo Havn KF arbeider med å etablere et system for landstrøm. Dette vil gi betydelige utslippsreduksjoner mht NOx og CO₂, samt mindre reduksjoner i utslipp av svevestøv, svoveldioksid (SO₂) samt NMVOC. For Hjortneskaia er det beregnet at NOx-utslippene kan reduseres med ca. 60 tonn per år, CO₂-utslippene med opptil ca. 3 500 tonn per år.

Å være nabo til en havn er ikke uproblematisk. Oslo Havn KF har som mål å redusere støyen fra havnedriften så langt det er mulig. Foto: Oslo Havn KF / Trude Thingelstad



Hummer har etablert seg etter mudring og tildekking av rene sand- og grusmasser rett utenfor Rådhuskaia. Bildet er tatt oktober 2009. Foto: Dag L. Hansen, Stavern Dykkesenter for NGI

I påvente av at den internasjonale standarden for landstrøm skal ferdigstilles, har Oslo Havn KF opprettet en prosjektgruppe sammen med Color Line. Eksempelvis må det graves nye strømtilførsler for å kunne føre tilstrekkelig mengde kraft til fartøyene. Fartøyene må også bygges om.

Støy

Havnedrift medfører støy til omgivelsene. Oslo Havn KF har som målsetting å redusere støyproblemer for naboene så langt det er mulig. Det er først og fremst nattestøy naboene klager på, og Oslo Havn KF har konsentrert sin innsats om å redusere støy på natten. Større skip og skip som kommer senere enn forventet, bidrar til at det må jobbes utover natten. To av skipene som oftest forårsaket kvelds- og nattarbeid, ble fra sommeren 2009 flyttet over til Sjørsøya containerterminal, noe som er blitt godt motatt av omgivelsene.

Driftsutstyret på Ormsund er optimalt støydempet ut fra hva som er mulig med dagens tilgjengelige teknologi og krav til effektivitet og robust utstyr.

I mars 2009 startet løpende støymåling av havnetrafikken på Ormsund containerterminal. Måleresultatene kan leses på egen webside og på Oslo Havn KFs nettsider finnes elektronisk skjema for innrapportering av støyhendelser. I 2009 mottok vi ca. 60 slike rapporteringer.

Støymålinger av havneaktiviteten på Ormsund fra mars til desember 2009 viser at støygrensen blir overskredet på kveldstid (kl.18-22). Oslo Havn KF søkte bydel Nordstrand om dispensasjon fra støygrensene på kveldstid, slik at lossearbeidet kan avsluttes så fort som mulig slik at en reduserer nattestøyen. Bydelen avslo søknaden i mars 2010. Avslaget er påklaget til Fylkesmannen.

Boliger i området rundt Ormsundterminalen som er særlig støyutsatt er tilbudt støyreducerende tiltak som montering/utskifting av ventiler og vifter, utskifting av vinduer eller isolasjon av fasader og tak i soverom.

Energiøkonomisering - ENØK

I 2004 startet vi opp et ENØK-prosjekt i havna, med mål om å redusere strømforbruket med 20 %. Dette oppnådde vi i 2008. Flere bygg er siden kommet med, og prosjektet fortsetter i 2010. Vi kan følge strømforbruket i alle bygg, og vannforbruket er også noe vi følger med på.

Estetisk veileder for utbyggingsprosjekter

Estetikk skal vurderes ved planlegging, prosjektering og gjennomføring av alle utbyggingstiltak i havna. Det er allerede utarbeidet en estetisk veileder for Sydhavna. Arbeidet med å utarbeide en tilsvarende veileder for Vippetangen – Revierhavna – Akershusstranda er igang.



Foto: Oslo Havn KF

Norges største ferge- og passasjerhavn

Oslo hadde over 6,5 millioner reisende i 2009 – fordelt på fergene til Tyskland og Danmark, cruiseskip, interkommunale ferger, øybåtene og tur- og charterbåter.

Over 2,2 millioner passasjerer reiste med danske- og tysklandsfergene i fjor. Tingvollakaien ved Aker brygge er landets travleste fergeknutepunkt. I 2009 overtok Tide driften av båtene som går herfra til Nesodden og Vollen/Slemmestad. Ruters båter til øyene i skjærgården og til Bygdøy brakte en million

passasjerer til bading, friluftsliv og museer i fjor. I tillegg finnes fjordcruisebåtene. Cruisetrafikken til Oslo har økt med ca 8-10 prosent årlig over en lang periode, med unntak av en liten nedgang i 2007.

Fergene frakter også gods

For folk flest er det mindre kjent at utenlandsfergene også frakter nesten halvparten av godset som går over Oslo havn hvert år, nesten en million tonn i fjor.

Tallenes tale

Cruiserekord

I 2009 var det 149 cruiseanløp i Oslo Havn KF, mot 146 anløp året før. Gjennomsnittsstørrelsen på skipene har dessuten økt, slik at flere passasjerer kommer med hvert skip. Rundt 270 000 cruiseturister fra 134 land kom til Oslo i fjor. De største gruppene kommer fra Tyskland, Storbritannia og USA.

Økonomisk tilbakeslag påvirket godstrafikken

Den samlede godsmengden i 2009 var omtrent 11 prosent lavere enn i 2008. Dette skyldes i første rekke det verdensomspennende økonomiske tilbakeslaget. Statistikken for 2009 viser en nedgang i alle godskategorier. Mot slutten av året tok trafikken seg imidlertid noe opp igjen, og i siste kvartal var nivået omtrent som i 2008. De fleste andre skandinaviske havner har hatt tilsvarende eller sterkere nedgang i godstrafikken.

Nedlagt rute ga færre utenriks fergepassasjerer

Passasjertrafikken med utenlandsfergene hadde også en nedgang i 2009. Nedleggelsen av Color Lines rute til Jylland (Hirsthals/Frederikshavn) er hovedgrunnen til nedgangen.

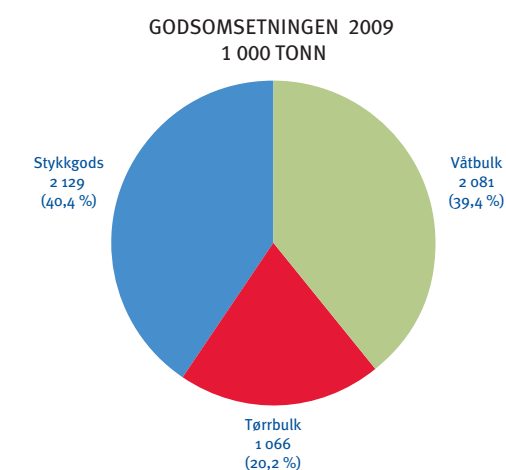
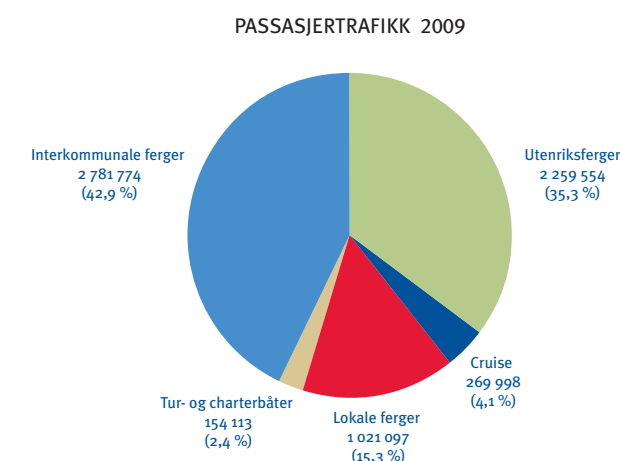
Utenlandsfergene står for ca 2,3 millioner av havnas passasjerer. Totalt antall passasjerer er ca 6,5 millioner, fordelt på utenriksferger, innenriks lokalferger, charter-, sightseeing-, cruise- og turbåter.

Interessert i tall og statistikk?

Her kan du lese Oslo Havn KFs årsstatistikk 2009.

Oslo Havn KFs årsberetning 2009

Her finner du Oslo Havn KFs årsberetning 2009, med regnskapstall og annen lovpliktig informasjon og som er foretakets årlige tilbakemelding på blant annet mål, budsjett og politiske føringer.



Stykkgoods: Varer av forskjellig slag som sendes emballert/ i containere, enkeltvis eller i kolli, i motsetning til masse gods (bulk gods). Eksempler: Frukt på paller, trematerialer, forbruksvarer som sko i containere.

Tørrbulk: Større mengder ikke-flytende (tørt) gods som transporteres i løs vekt, uemballert. Eksempler: Korn, salt, kunstgjødsel.

Våtbulk: Væsker i uemballert tilstand. Eksempler: Bensin og oljeprodukter som transporteres i tanker.

Trafikktall Oslo Havn KF 2009

- Antall anløp: 5276
- Passasjerer utenriks: 2,5 mill.
- Passasjerer innenriks: 4 mill.
- Godsomsetning totalt: 5,3 mill. tonn
- Gods med ferger: 0,7 mill. tonn
- Containere: 1,2 mill. tonn
- Annet stykkgoods: 0,2 mill. tonn
- Våtbulk: 2 mill. tonn
- Tørrbulk: 1 mill. tonn

Kilde: Oslo Havn KF

