

Innkalling

Møte: Havnestyret
Møtested: Schweigaardsgate 16
Møtedato: 20.10.2021
Tid: Kl. 16:00
Sekretariat: Hans Bernhard Klepsland

Forfall meldes til utvalgssekretær Hans Klepsland, tlf. 482 62 056.
E-post: hans.klepsland@oslohavn.no.

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Sakspapirene ligger i Admincontrol.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer og varamedlemmer.

Saker til behandling

Type	Saksnr.	Sakstittel	
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	-
FS		Avgradering av saker	-
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	-
FS		Habilitet	-
ST	39/21	Budsjettjustering drifts- og investeringsbudsjett etter tertialrapportering 2. kvartal 2021	-
ST	40/21	Havnestyrets arbeidsform og etablering av revisjonsutvalg	-
ST	41/21	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	§ 13 1. ledd
ST	42/21	Forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommune	-
ST	43/21	Tipping av snø	-
ST	44/21	Filipstad - modell for utvikling av området	§ 14 1. ledd
ST	45/21	Havnedirektørens orientering	-
FS		Eventuelt	-

Oslo, 14. oktober 2021

Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
39/21	Havnestyret	20.10.2021

Arkivsak: 21/10438 - 2

Saksbehandler: Tore Beitveit / seksjonssjef

Budsjettjustering drifts- og investeringsbudsjett etter tertialrapportering 2. kvartal 2021

Saken gjelder:

To ganger i året vurderer virksomheten om det er behov for budsjettjusteringer i drifts- og/eller investeringsregnskapet. Dette skjer i etterkant av økonomirapporteringene 1. kvartal (31.3) og 2. tertial (30.8). Et ledd i økonomirapporteringen er å utarbeide prognoser for året. Disse prognosene danner grunnlag for eventuelle budsjettjusteringer.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Budsjettjusteringer som innebærer flytting av budsjettmidler mellom hovedkontogrupper i driftsregnskapet eller mellom prosjektporteføljer i investeringsregnskapet, skal behandles i havnestyret.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Fremgår av saken.

Budsjettmessige forhold:

Investeringsbudsjettet

Investeringsbudsjettet er ettårige selv om prosjekter med besluttet kostnadsramme gjennomføres over flere år. I noen tilfeller blir planlagte prosjekter forskjøvet i tid, eller at det oppstår forsinkelser av ulike årsaker. Slike forskyvinger/forsinkelser medfører ofte at det årlige delbudsjettet ikke blir benyttet i takt med opprinnelig fremdriftsplan. Ubrukte midler fra foregående år for prosjekter med endret fremdriftsplan justeres i investeringsbudsjettet for året.

I tillegg er nytt prinsipp for føring av interne personalkostnader i investeringsprosjekter implementert. I henhold til god kommunal regnskapsskikk skal kostnader knyttet til investeringer føres i investeringsregnskapet og ikke i driftsregnskapet. Dette gjelder også personalkostnader for interne ressurser, noe som betyr at det enkelte investeringsprosjekt fra 2021 er belastet med faktiske personalkostnader. Denne prinsippendringen er finansiert med en økt overføring fra driftsregnskapet til investeringsregnskapet.

Etter økonomirapporteringen per 1. kvartal ble det opprinnelige investeringsbudsjettet justert med endringer som har skjedd siden det opprinnelige budsjettet ble utarbeidet våren 2020. Dette gjelder både nye behov og endringer som følger av endring i kravspesifikasjoner/estimer. Tilgjengelig for investeringer i 2021 er summen av opprinnelig investeringsbudsjett **kr. 359,5 mill.**, overførte midler fra 2020 **kr. 138,8 mill.** og interne timer overført fra drift **kr. 18,2 mill.**, hvilket ga et justert budsjett på totalt **kr. 516,5 mill.** etter rapportering første kvartal. Det ble overført **kr. 138,8 mill.*** fra 2020 til 2021. Dette knyttes spesielt til forskyvninger av investeringer, som anskaffelsene av ny STS-kran og flere RTG-kraner, men også noen eiendomsprosjekter kom senere i gang enn opprinnelig estimert. Det overførte beløpet fra foregående år ble formelt besluttet av havnestyret til tross for at midlene i utgangspunktet er låst opp i besluttede kostnadsrammer.

I forbindelse med økonomirapporteringen per 2. kvartal er samtlige investeringsprosjekter gjennomgått og det er utarbeidet årlig prognose for hvert enkelt prosjekt. Interne timer er redusert med **kr. 4,1 mill.** til **kr. 14,1 mill.** Prosjekt arealopparbeidelse av stack 3.1 avsluttes i 2021 og ligger under virksomhetsområde Sydhavna. Prognosen for dette prosjektet er **kr. 13 mill.** lavere er opprinnelig budsjettet. I tillegg er det innarbeidet BP3-beslutninger fattet av ledergruppen innenfor deres fullmakt.

Direkte samlet investeringsbehov for 2021 er **kr. 499,4 mill.**

Differansen mellom justert budsjett og prognostisert behov er **kr. 17,1 mill.** Dette beløpet reduserer dermed behovet for overføring fra driftsregnskapet tilsvarende.

Prosjektportefølje	Opprinnelig budsjett 2021	Justert investeringsbudsjett 2021 (e. 1. kv.)	Endringsbehov i følge prognose	Forslag til nytt justert budsjett for 2021
Hjortnes - Filipstad	2 500	2 500	- 2 000	500
Pipervika-Revier-Vippetangen	93 000	142 099	4 351	146 450
Sydhavna	218 500	285 726	-14 661	271 065
Hele havna	25 530	59 985	-4 790	55 195
Udisponert	20 000	26 221	0	26 221
	359 530	516 531	-17 100	499 431

* Ved overføring av midler fra 2020 til 2021 var også interne timer i investeringsprosjektene på **kr 18,2 mill.** inkludert. Overføring fra 2020 til 2021 korrigeres derfor fra **kr. 157,0 mill.** til **kr. 138,8 mill.** Dette korrigeres tilbake på bruk av disposisjonsfond og overføring til investering.

Driftsbudsjettet

Justering av driftsbudsjettet er i tråd med innmeldt prognose fra 2. tertial 2021 samt en justering av lønn mellom drift og investering. Se vedlagt økonomirapport per 2. tertial for nærmere beskrivelser.

Lønn og sosiale tjenester

Det er meldt inn at investering vil bruke **kr. 4,1 mill.** mindre i interne timer på lønnsutgifter, dette vil da øke tilsvarende på drift.

*Sum økning lønnsutgifter **kr. 4,1 mill.***

Kjøp av varer og tjenester

Behov for styrking av budsjett til vedlikehold av kaier på **kr. 7,2 mill.** Økte kostnader på **kr. 5,0 mill.** på landstrømsanlegget på Vippetangen som genererer økte inntekter. Utenriksfergeutredningen har behov for midler på **kr. 4,0 mill.** for å dekke kostnader for ekstern konsulent. Digitalt havneprosjekt vil i 2021 ha kostnader på **kr. 4,0 mill.**, med tilsvarende overføring fra Kystverket. Kjøp av internrevisjonstjenester **kr. 0,9 mill.** som ikke har vært budsjettet. Havnespor har behov for økt budsjett på **kr. 0,3 mill.** Behov for **kr. 0,1 mill.** til møbler og inventar for midlertidige kontorer. Reduserte kostnader på ISPS på **kr. 2,2 mill.** pga færre cruise-anløp. Skur og bygg vedlikehold reduseres med **kr. 0,5 mill.** Tjenestereiser og opplæring reduseres med **kr. 0,4 mill.** Renhold reduseres med **kr. 0,1 mill.**

*Sum økt behov varer og tjenester **kr. 18,4 mill.***

Inntekter

Reduserte inntekter bl.a. pga. korona i 2021 på **kr. 20 mill.** Inntekter fra strømsalg av landstrøm fra skip i opplag på Vippetangen **kr. 6,0 mill.**

*Sum reduksjon inntekter **kr. 14,0 mill.***

Overføringer

Overføring fra kommunen for reduserte inntekter grunnet korona i 2020 **kr. 20,0 mill.** Overføring fra Kystverket for Digitalt havneprosjekt **kr. 4,0 mill.**

*Sum overføringer **kr. 24,0 mill.***

	Regulert budsjett 2021	Årsprognose 2021	Justering drift
Andre overføringer og tilskudd fra staten	-2 000	-6 000	4 000
Overføringer og tilskudd fra andre	0	-20 000	20 000
Salgs- og leieinntekter	-334 000	-320 000	-14 000
Sum driftsinntekter	-336 000	-346 000	10 000
Lønnsutgifter	59 928	64 028	-4 100
Sosiale utgifter	36 848	36 848	0
Kjøp av varer og tjenester	111 245	125 614	-14 369
Overføringer og tilskudd til andre	22 250	26 250	-4 000
Avskrivninger	60 000	60 000	0
Sum driftsutgifter	290 271	312 740	-22 469
Brutto driftsresultat	-45 729	-33 260	-12 469

Finansiering

Reduksjon i overføring til investering **kr. 13,0 mill.**

Avsetning fond **kr. 4,6 mill.**

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret vedtar følgende budsjettjusteringer for budsjett 2021 for Oslo Havn KF:

Investeringsbudsjettet

- Lønnsutgifter reduseres med kr. 4,1 mill.
- Investeringskostnader reduseres med kr. 13,0 mill.
- Overføring fra drift reduseres med kr. 17,1 mill.

Driftsbudsjettet

- Lønnsutgifter økes med kr. 4,1 mill.
- Kjøp av varer og tjenester økes med kr. 14,4 mill.
- Overføringer og tilskudd til andre økes med kr. 4,0 mill.
- Andre overføringer og tilskudd fra staten økes med kr. 4,0 mill.
- Overføringer og tilskudd fra andre økes med kr. 20,0 mill.
- Salgs- og leieinntekter reduseres med kr. 14 mill.
- Overført til investeringsregnskapet reduseres med kr. 17,1 mill.
- Avsetning til fond økes med kr. 4,6 mill.

Ingvar Meyer Mathisen

havnedirektør

John E. Larsen

finans- og organisasjonsdirektør

Vedlegg:

14.10.2021 Oslo Havn KF 2 tertial 2021 (3)

Økonomirapportering per 2. tertial 2021

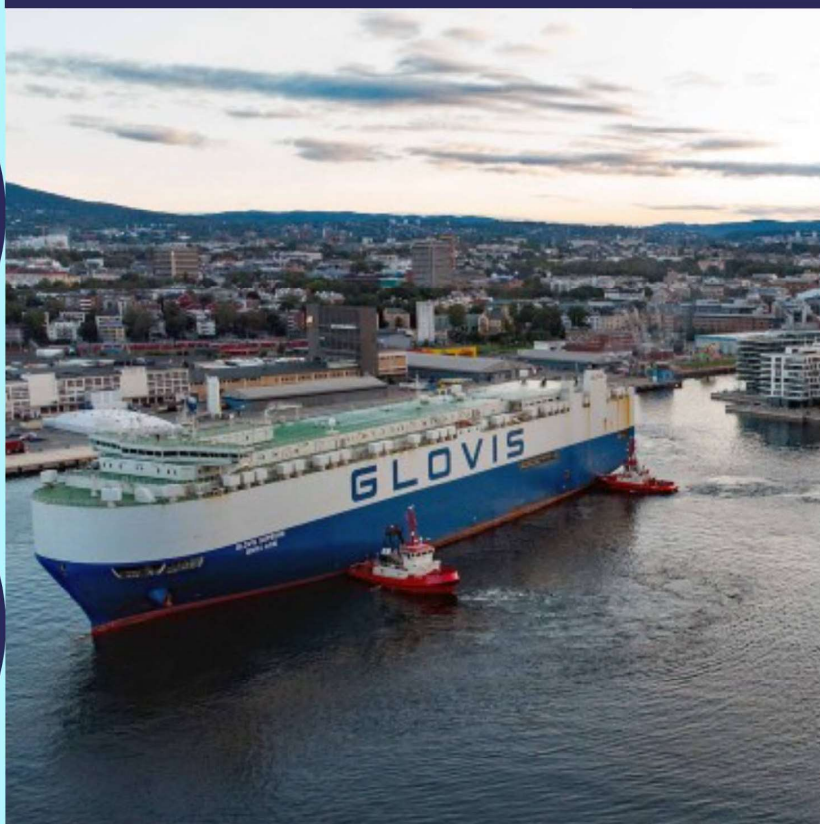


Foto: Knut B. Andersen

1. Generelt

Oslo Havn KFs formål er å sørge for en effektiv og rasjonell havnedrift for å tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport, føre oppsyn med trafikken i kommunens sjøområde, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte.

Oslo kommune har organisert havnevirkksomheten som et kommunalt foretak (KF) under byrådsavdeling for Næring og Eierskap (NOE).

Oslo Havn KF (heretter kalt Oslo Havn) er ansvarlig for driften av havnen, og har ansvar for myndighetsutøvelsen i kommunens sjøområder etter havne- og farvannsloven. Formålet er fastsatt i vedtekter for Oslo Havn KF, vedtatt av bystyret. Oslo Havn driver derfor en mangfoldig virksomhet og må balansere offentlige forvaltningsoppgaver på den ene siden og en havnevirkksomhet som skal finansiere virksomheten på en andre.

Havnestyret besluttet i 2019 strategiplan for Oslo Havn for perioden 2019–2034. Oslo Havn har ansvar for at internasjonale krav til havnesikkerhet for godkjente havner og havneavsnitt overholdes.

De økonomiske forutsetningene for havnevirkksomheten er gitt gjennom Havne- og farvannsloven, som blant annet fastsetter at havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig adskilt fra kommunens øvrige midler og at havnekapitalen skal benyttes til drift, vedlikehold og utvikling av havnen.

I 2019 ble det vedtatt i Stortinget en ny Havne- og farvannslov som er i effekt fra 1. januar 2020. Utgangspunktet for arbeid med ny havnelov var at bestemmelsene om havnekapital skulle utformes slik at de la til rette for markedsorienterte havner, og for at havnekapitalen og havnevirkksomheten kunne forvaltes på en mest mulig effektiv og samfunns-økonomisk lønnsom måte. De kommunale eierne kan med visse begrensninger ta utbytte fra overskuddet i havnevirkksomheten. Utbytte kan imidlertid bare besluttet av byrådet etter forslag fra havnestyret.

2. Økonomisk rapportering

2.1 Rapportering på drift

						Beløp i 1000 kr
Tertialrapport drift 2021	Opprinnelig budsjett 2021	Periodisert budsjett tom 202108	Regnskap tom 202108	Regulert budsjett 2021	Årsprognose 2021	Avvik 2021
Andre overføringer og tilskudd fra staten	-2 000	-1 333	-1 948	-2 000	-6 000	4 000
Overføringer og tilskudd fra andre	0	0	1 265	0	-20 000	20 000
Salgs- og leieinntekter	-334 000	-215 342	-206 596	-334 000	-320 000	-14 000
Sum driftsinntekter	-336 000	-216 675	-207 280	-336 000	-346 000	10 000
Lønnsutgifter	78 124	35 307	43 469	59 928	59 928	0
Sosiale utgifter	36 848	19 553	21 086	36 848	36 848	0
Kjøp av varer og tjenester	111 245	60 005	70 160	111 245	125 614	-14 369
Overføringer og tilskudd til andre	22 250	7 617	5 450	22 250	26 250	-4 000
Avskrivninger	60 000	0	0	60 000	60 000	0
Sum driftsutgifter	308 467	122 482	140 165	290 271	308 640	-18 369
Brutto driftsresultat	-27 533	-94 193	-67 115	-45 729	-37 360	-8 369
Renteinntekter	-3 000	-2 000	-1 533	-3 000	-3 000	0
Konserninterne renteinntekter	0	0	-35	0	0	0
Renteutgifter	0	0	7	0	0	0
Konserninterne renteutgifter	250	0	102	250	250	0
Konserninterne avdrag på lån	1 000	667	667	1 000	1 000	0
Netto finansutgifter	-1 750	-1 333	-792	-1 750	-1 750	0
Motpost avskrivninger	-60 000	0	0	-60 000	-60 000	0
Netto driftsresultat	-89 283	-95 526	-67 906	-107 479	-99 110	-8 369
Disponering eller dekning av netto						0
Overføring til investering	250 030	104 667	0	407 030	407 030	0
Bruk av disposisjonsfond	-160 747	-92 536	0	-299 551	-299 551	0
Sum disponeringer eller dekning av netto driftsresultat	89 283	12 131	0	107 479	107 479	0
Fremført til dekning i senere år	0	-83 396	-67 906	0	8 369	-8 369

Driftsinntekter ligger kr. 8,3 mill. etter periodisert budsjett hittil i år. Korona-situasjonen har medført redusert mengde gods og passasjerer til Oslo Havn. Det mest vesentlige reduksjonen skjer innenfor utenlandspassasjerer etter bortfall av cruise og redusert drift av utenlandsfergene. Det er estimert et kvartalsvis inntektstap som følge av korona på ca. kr 10 mill. i perioden med nedstengt samfunn.

Utviklingen i containertrafikken er svært positiv for tiden med en økning på 12 % årets første 8 måneder sammenlignet med samme periode i 2020. Derimot ser vi en nedgang innen bulktransport. Redusert flytrafikk på Gardermoen medfører redusert behov for flybensin. I tillegg har flere større anleggsprosjekter gått inn i faser som medfører mindre mengde inn- og utskipning av masser.

Oslo Havn har mottatt kr. 20 mill. i koronakompensasjon. Dette er lagt til i årsprognosen sammen med inntekter fra landstrøm (kr. 6 mill.) og tilskudd fra Kystverket for gjennomføring av digitaliseringsprosjekt havnedata (kr. 4 mill.). Både inntekter fra landstrøm og digitaliseringsstilskuddet har tilsvarende stor motpost under kjøp av varer og tjenester og bidrar til den økte prognosen for denne posten også.

Hittil i år er medgått kr. 122 mill. av et driftsbudsjett på kr. 230 mill., som utgjør et merforbruk på kr 11 mill. i forhold til periodisert budsjett hittil i år.

Lønnsutgifter og er påløpt kr. 43 mill. hittil i år, som er et merforbruk mot periodisert budsjett på kr. 8 mill. Merforbruket er knyttet til fastlønn, og skyldes primært forsinkelse i timebruk av investering på kr. 5 mill. og økte lønnskostnader.

Kjøp av varer og tjenester har et merforbruk på kr. 10 mill. enn periodisert budsjett. Dette skyldes økt behov på forvaltningssiden, primært vedlikehold arealer, samt merkostnader vedrørende landsstrøm som ikke var budsjettet. Økte utgifter til landstrøm gir tilsvarende inntekter. Det har gitt en prognose på et økt behov på 14 mill.

Overføringer og tilskudd til andre har en prognose på 4 mill. Dette er overføringsutgifter til digitaliseringsprosjektet Havnedata for 2021 (finansiert 80 % av Kystverket).

Det vil bli fremmet budsjettjusteringssak på behovet prognosen for året viser.

Transaksjoner KF

Beløp i tusen kroner				
Art		Regulert budsjett 2021	Regnskap pr. 31.08.2021	Årsprognose 2021
	Drift			
63810-63815	Kjøp av tjenester fra andre KF			
63820-63824	Kjøp av tjenester fra eierkommune	7 900	4 028	7 900
64820-64829	Overføringer til eierkommune *			
	Sum			
67810-67819	Salg av tjenester til andre KF			
67820-67839	Salg av tjenester til eierkommune			
68820-68829	Overføringer fra eierkommune			
	Sum			
	Investering			
74820-74829	Overføringer til eierkommune			
78820	Overføringer fra eierkommune			

2.2 Rapportering på investering

Tertialrapport investering 2021	Opprinnelig budsjett 2021	Regulert budsjett 2021	Regnskap tom 202108	Årsprognose 2021	Avvik 2021
Investeringer i varige driftsmidler	359 530	534 727	211 141	464 281	70 446
Sum investeringsutgifter	359 530	534 727	211 141	464 281	70 446
Tilskudd fra andre	0	0	-100	0	0
Salg av varige driftsmidler	0	0	-4 121	0	0
Utdeling fra selskaper	-109 500	-109 500	0	-109 500	0
Sum investeringsinntekter	-109 500	-109 500	-4 221	-109 500	0
Overføring fra drift	-250 030	-425 227	0	-425 227	0
Sum overføring fra drift og netto avsetninger	-250 030	-425 227	0	-425 227	0
Fremført til inndekning i senere år (udekket beløp)	0	0	206 920	-70 446	70 446

Hittil i år er medgått kr. 211 mill. av et justert budsjett på kr. 535 mill. Det presiseres at med "medgått" forstås bokførte fakturaer i Agresso. Dette beløpet kan for noen prosjekt være mindre enn hva som faktisk er tilført prosjektene. Differansen skyldes innestående hos entreprenør, entreprenørenes etterslep med faktureringen og noen uavklarte forhold.

Investeringene kategoriseres i prosjektporteføljer etter geografi (virksomhetsområder). Prognose for 2021 etter 2. tertial er satt til kr. 464 mill. Dette skyldes forskyvinger i tidsplanen på prosjekter fra 2021 til 2022.

Samtlige investeringsprosjekter er gjennomgått i forhold til prognose for inneværende år.

Kategorisering av brutto investeringsavvik

Beløp i tusen kroner

	Periodiserings- avvik, men innenfor vedtatt tidsramme	Reelle netto besparelser på ferdige prosjekter	Reelle forsinkelser iht. vedtatt tidsplan	Uforutsigbare avsetninger	Sum
Virksomhetsområde 1: Hjortnes - Filipstad			2 000		2 000
Virksomhetsområde 2: Pipervika - Revier - Vippetangen	5 935		2 000		7 935
Virksomhetsområde 3: Sydhavna	50 707		9 970		60 676
Virksomhetsområde 1: Hele havna	7 204		-7 370		-166
SUM totalt	63 846	0	6 600	0	70 446

Hjortnes/Filipstad

Byutvikling Hjortnes - Filipstad

Det jobbes med å transformere havnearealer som ikke skal benyttes til utenlandsfergevirksomhet til byområder med bolig, næring, kultur og offentlige bygg/byrom. Områdeplan ble vedtatt av bystyret 24. juni 2020. Oppstart av detaljregulering Hjortnes er utsatt på ubestemt tid grunnet krav til ny utenlandsfergeterminalutredning. Kostnadsrammen for planarbeidet på Filipstad er kr. 66 mill. og til nå er det brukt ca. kr. 33 mill.

Pipervika, Revier og Vippetangen

Totalrehabilitering av skur 38

Administrasjonsbygget til Oslo Havn er under totalrehabilitering. Administrasjonen er i byggeperioden i midlertidig lokasjon på Grønland. Prosjektet gjennomføres som en samspillsentreprise. Kostnadsramme er satt til kr. 144 mill. Prosjektet forutsettes fullført sommeren 2022.

Rådhusbrygge 2, skuret

Skuret er bygget om i samspill med Haga & Berg Entreprenør AS. Det er bygget for utleie til servering (akevittbar). Byggeprosjektet ble ferdigstilt mai 2021 innenfor kostnadsrammen på kr. 10,4 mill.

Vippetangen planarbeid

Det planlegges for ny fergeterminal for utenlandsfergene. Videre planarbeid er satt på vent i påvente av avklaring om hvor utenlandsfergene skal være lokalisert.

Nordre Akershuskai, nye kaier og skur

Havnestyret har konkludert med at det skal bygges en ny Nordre Akershuskai og at alle skurene skal totalrehabiliteres. Gjenstående levetid på gjenværende kaier er beregnet til 5-10 år. Det var tidligere satt av midler til kai og skur under ulike enkeltprosjekter. Disse er nå samlet i to hovedprosjekter, kaier og skur. Prosjektet er satt på vent og er utsatt til neste økonomiplanperiode.

Rådhusbrygge 5

Kaien er funnet å være i svært dårlig stand og nybygging er nødvendig. Prosjektet vil også omfatte hellelegging av Rådhusplassen Vest og fendring av Tingvallakai. Rive- og byggearbeider har oppstart 20 september. Planlagt ferdigstilling er våren 2022.

Sydhavna

I containerhavna blir den eldste STS-kranen (ship-to-shore) skiftet ut med en ny, miljøvennlig kran. Valg av leverandør er gjennomført og kontrakt signert under den vedtatte kostnadsrammen. Kranen ventes levert mot slutten av 2022.

Prosjektet arealoppbeidelse for stack 3.1 jobber med utvidelse av containerterminalen og vil bli ferdigstilt 1. november innenfor vedtatt kostnadsramme på kr. 79 mill.

3 nye RTG –kraner (rubber tyred gantry) er under anskaffelse. For å kunne bruke de nye RTG-kranene må arealet på containerhavna økes slik at det også blir plass til busbaren som gir RTG-kranene strøm. Kranene er ferdig igangkjørt og testet. De er nå overlevert til Yilport for produksjon.

Det bygges landsstrømanlegg for Norcem. Det skal også legges til rette for elektrisk losse-/lasteutstyr. Det bygges ekstra lossepunkt med landstrøm og uttak for lasthåndteringsutstyr. Planlagt ferdigstilling er 1.oktober 2021. Innenfor justert budsjett.

Det er bygget nytt administrasjonsbygg som leies ut til containerterminaloperatøren Yilport. Byggingen startet i januar 2020 og er nå overlevert og tatt i bruk av leietaker fra 1.8.2021. Sluttoppgjør pågår og forventes å være ca. Kr. 42 mill. Sluttoppgjør avsluttes i medio september.

Det er gjort avtale om eksport av trepellets gjennom Sydhavna fra 2020. For arealeffektiv håndtering av dette godset og det er satt opp et bulktelt. Teltet skal på sikt erstattes av permanente strukturer på Ormsund. Prosjektet ble gjennomført innenfor vedtatt kostnadsramme kr. 10 mill.

Hele havna inkludert sjøområdet og øybryggene

HAV har avtale med Ruter om bygging av nye øybrygger som Oslo Havn eier (Nakholmen, Lindøya Vest og Lindøya Øst). Ruter dekker investeringskostnadene gjennom leie. Ferdigstilling ultimo 2021 innenfor vedtatt kostnadsramme.

Ny fortøyningsflåte er kommet til Sjursøya, men er ikke overlevert Oslo Havn grunnet noen endringer som skal gjøres. Fortøyningsflåten er laget av betong og ikke av stål som først antatt. Betongen vil gjøre at flåten får bedre kvalitet, forlenger antatt levetid og vedlikeholdskostnadene reduseres. Garantert levetid på flåten er 50 år. Det er montert moduler på dekk som kombinert med resten av flåten skal fungere som base for Oslo Havn sine fartøyer. Flåten inneholder ladefasiliteter for elektriske fartøy samt innehar 330 kvm. med lagermuligheter under dekk. I tillegg er det 600 kvm. dekkareal. 150 kvm fordelt over to høyder med moduler. Modulene inneholder verksted, kontor og møterom. Flåten koster på kr. 17 mill.

Kontrakt for nytt oppsyns- og eskortefartøy ble signert 25. mars 2020. Den nye båten erstatter Falk og ble levert fra verftet i mars. Formålet med fartøyet er havneoppsyn og eskorteringer av større fartøy. Utskiftningen gir økt sikkerhet og mindre utslipp i henhold til Oslo kommunes økte miljøfokus og Oslo Havn sitt mål om å bli en nullutslippshavn. Kontraktssum var kr. 15,1 mill.

3. Rapportering av måltall for tjenesteproduksjon

Havnestyret vedtok i havnestyremøtet 28. mars 2019 ny strategiplan for Oslo Havn for perioden 2019 – 2034. Denne erstatter Oslo havneplan 2013 – 2030. Strategiplanen bygger på de positive erfaringene fra Oslo Havns havneplan 2013 – 2030 og med ambisjon om å gi en tydeligere retning og en sterkere forankring av formål, mål og strategier for å sikre en bedre måloppnåelse. Det er under utvikling nye resultatindikatorer (KPI-er) som skal brukes til å evaluere hvordan virksomheten presterer opp mot målene i strategiplanen.

Inntil videre rapporteres det tidligere resultatindikatorer, som bygger på målene om 50 % godsøkning og 40 % passasjerøkning fra den tidligere strategiplanen.

Resultatindikator	Resultat 2019	Resultat 2020	Måltall 2021	Status pr. 2. tertial 2021	Prognose 2021	Avvik måltall - prognose
Utvikling containere (TEU)	8,70 %	-1,50 %	2,70 %	9,94 %	10 %	7,3 %-poeng
Utviling godsmengde totalt	-0,70 %	-12,70 %	2,70 %	-10,9 %	-10 %	-7,3 %-poeng
Utvikling utenlandspassasjerer totalt	1,10 %	-77,20 %	2,20 %	-63,4 %	-50 %	-47,80 %-poeng
Utvikling innenlandspassasjerer totalt	11,10 %	-44,60 %	2,20 %	N/A	0	N/A

4. Rapportering om bruk av eksterne konsulenter

Bruk av konsulentbistand i Oslo Havn KF – Driftsregnskapet

Tall i mill. kr.

	Pålagt ekstern evaluering / behov for uavhengighet	Øvrig ekstern konsulentbistand i stedet for egenrekruttering
--	--	--

Kategori av kjøp/ Type konsulentttjeneste	2. tertiat 2020	2020	2. tertiat 2021	2. tertial 2020	2020	2. tertial 2021
Prosjektering						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				1.17	2.15	1.83
Byggeledelse						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				0.23	0.59	0.69
Kvalitet og kontroll						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				0.00	0.00	0.00
IT						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				0.00	0.06	0.00
Organisasjon og organisasjonsutvikling						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				0.00	0.00	0.00
HMS						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				0.00	0.00	0.00
Andre konsulentttjenester						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				0.30	0.33	0.00

Bruk av konsulentbistand i Oslo Havn KF – Investeringsregnskapet

Tall i mill. kr.

	Pålagt ekstern evaluering / behov for uavhengighet			Øvrig ekstern konsulentbistand i stedet for egenrekruttering		
Kategori av kjøp / Type konsulentttjeneste	2. tertial 2020	2020	2. tertial 2021	2. tertial 2020	2020	2. tertial 2021
Prosjektering						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				10,15	22,14	12,41
Byggeledelse						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				0,58	1,37	1,70
Kvalitet og kontroll						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				0,00	0,00	0,00
IT						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				0,00	0,00	0,05
Organisasjon og organisasjonsutvikling						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				0,00	0,00	0,00
HMS						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				0,00	0,00	0,00
Andre konsulentttjenester						
Regnskap pr. dato. i mill. kr				0,00	0,00	0,00

5. Rapportering om sykefravær og HMS

Oslo Havn KF har for april - juni 2021 et betydelig lavere korttidsfravær enn samme periode i 2020. Imidlertid er det totale sykefraværet økt. Dette skyldes i all hovedsak en rekke langtidsfravær med årsak i skader og alvorlig sykdom. Sykefraværet er gjenstand for tett oppfølging i den enkelte seksjon og rapporteres jevnlig til HAVs ledergruppe, AMU og havnestyret. Det er videre grunn til å tro at Oslo kommunes sykefraværstatistikk ikke viser et helt korrekt bilde idet vi har avdekket flere feil. Dette er meddelt UKE både i 2020 og i 2021. UKE melder tilbake at de sammen med leverandør forsøker å rette feil i statistikken.

Oslo Havn KF benytter EQS som kvalitetssystem. I løpet av høsten 2020 og våren 2021 har Oslo havn gjennomført et prosjekt for oppgradering av både struktur og innhold i systemet. Oppgradering av HMS-systemet var også en del av dette arbeidet.

Oslo havn arbeider kontinuerlig med å videreutvikle eget HMS-system og har som mål å sette enda mer fokus på risikoanalyser, avvikssystem, samt evalueringer/KPIer i 2021 og 2022. Resertifisering av ISO-14001 våren 2021 ble gjennomført uten avvik eller merknader.

6. Særsilt rapportering på klimaarbeidet i 2021

Vedlagt som Excelfil.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

John E. Larsen
finans- og organisasjonsdirektør

Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
40/21	Havnestyret	20.10.2021

Arkivsak: 21/10455 - 2

Saksbehandler: Christian Peder Braarud / fagsjef Compliance

Havnestyrets arbeidsform og etablering av revisjonsutvalg

Saken gjelder:

Havnestyrets leder ønsker i møtet å diskutere havnestyrets arbeidsform i møtet og ønsker å foreslå at havnestyremøtene organiseres slik at det i hvert møte settes av tid til egenrefleksjon for styret, uten at administrasjonen er tilstede. Formålet er å sørge for at styret har en aktiv og kontinuerlig diskusjon om hvordan styrets arbeid og oppgaver gjennomføres.

Videre foreslås det å etablere et revisjonsutvalg. Styreleder har bedt internrevisor om å utarbeide et kort notat til styret om revisjonsutvalg, hva det tilfører og hvordan det etableres. Dette notatet er vedlagt saken, sammen med et forslag til mandat for revisjonsutvalget. Internrevisor vil delta i styremøtet og være tilgjengelig for spørsmål og god praksis for revisjonsutvalg.

Revisjonsutvalg skal ha kompetanse og tid til å gå i dybden på styresaker knyttet til økonomirapportering, risikostyring og internkontroll, internrevisjon og regnskapsrevisjon, samt budsjettarbeidelse. Revisjonsutvalgets arbeid anses som saksforberedende for styrets arbeid, og utvalget har ingen beslutningsmyndighet. Utvalget skal øke både kvaliteten og effektiviteten i styrearbeidet, blant annet ved at det avlaster styret slik at styret kan bruke mer tid på strategiske/forretningsmessige tema.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Ingen

Budsjettmessige forhold:

Ingen

Havnedirektørens vurderinger:

Havnedirektøren er positiv til at det foreslås å innføre styrets egentid, hvor administrasjonen ikke er tilstede. Dette er blitt mer og mer vanlig, og havnedirektøren har innført dette som styreleder i Hav Eiendom for en stund tilbake. Dette er ikke inkludert i havnedirektørens forslag til vedtak da dette tilligger styreleders myndighet å vurdere som møteleder.

Det er ikke et lovbestemt krav om at Oslo Havn skal ha et revisjonsutvalg. Havnedirektøren mener allikevel et revisjonsutvalg som foreslått av internrevisor vil øke kvaliteten og effektiviteten i dialogen mellom administrasjonen og styret innenfor økonomirapportering og risikostyring.

Iht. «Retningslinjer for havnestyrearbeid 2020 – 2024» pkt. 3.6 «Arbeidsutvalg for styret» er det iht. Kommuneloven anledning til å etablere et slikt utvalg så lenge beslutningsmyndigheten ikke delegeres fra havnestyret til utvalget.

Havnedirektøren ser videre positivt på målsettingen om at utvalget skal øke både kvaliteten og effektiviteten i styrearbeidet, blant annet ved at det avlaster styret slik at styret kan bruke mer tid på strategiske/forretningsmessige temaer og utvikling.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

- Revisjonsutvalget skal bestå av 3 styremedlemmer. Marianne Marthinsen (L), Hans-Petter Aas og Siri Hov Eggen. Medlemmene utnevnes for 1 år av gangen.
- Revisjonsutvalgets mandat er nedfelt i «Instruks for revisjonsutvalget for Oslo Havn», vedlagt denne saken, og suppleres med et årshjul der det fremkommer hvilke saker som skal behandles når gjennom året.
 - Årshjulet koordineres med styrets årshjul og de administrative prosessene for utarbeidelse av sakspapirer.
- Forhold knyttet til regnskap, risikostyring, internkontroll, etterlevelse/compliance, internrevisjon og regnskapsrevisjon samt budsjettutarbeidelse saksforberedes i revisjonsutvalget og behandles i Havnestyret.
- Fagsjef Compliance utnevnes til sekretær for revisjonsutvalget.

Ingvar Meyer Mathisen
havnedirektør

John E. Larsen
finans- og organisasjonsdirektør

Vedlegg:

13.10.2021 Instruks for revisjonsutvalget - Oslo Havn
13.10.2021 Oslo Havn - Notat om etablering av revisjonsutvalg

Oslo Havn

Instruks for revisjonsutvalget i Oslo Havn KF



Oslo

Innhold

1. Formål.....	3
2. Oppnevning og organisering	3
Styret i Oslo Havn fastsetter mandatet for revisjonsutvalget, og utnevner utvalgets leder og medlemmer.	3
3. Møter.....	3
4. Ansvar og fullmakter	3
5. Oppgaver	4
6. Saksbehandling	4

1. Formål

Revisjonsutvalget er et forberedende og rådgivende arbeidsutvalg for styret. Utvalget formål er basert på allmennaksjelovgivningens utgangspunkt, men tilpasset Oslo Havns organisasjonsform og virksomhet. Utvalget skal bidra til å styrke og effektivisere styrets arbeid med finansiell rapportering, risikostyring, internkontroll, etterlevelse/compliance, intern revisjon og finansiell revisjon, samt budsjettutarbeidelse.

2. Oppnevning og organisering

Styret i Oslo Havn fastsetter mandatet for revisjonsutvalget, og utnevner utvalgets leder og medlemmer.

Revisjonsutvalget består av tre medlemmer. Medlemmene av revisjonsutvalget velges av og blant styrets medlemmer. Medlemmene oppnevnes for 1 år om gangen.

3. Møter

Revisjonsutvalget møter når det selv finner det nødvendig, normalt i forkant av styrets behandling av regnskapsrapporter samt rapporter fra internrevisor og kommunerevisjonen.

Det skal utarbeides en årsplan for møtene, med angivelse av planlagte saker. Revisjonsutvalgets leder er ansvarlig for å innkalle til møter.

Revisjonsutvalget bestemmer selv hvem som skal møte fra administrasjonen. Revisjonsutvalget kan be administrasjonen om bistand til forberedelse av utvalgets saker, og har rett til å be om at havnedirektøren eller andre ledende ansatte deltar i utvalgets møter.

Utvalgets leder sørger for at det føres protokoll fra utvalgets møter.

4. Ansvar og fullmakter

Revisjonsutvalget svarer overfor styret for gjennomføringen av sine oppgaver. Utvalgets virksomhet endrer ikke de enkelte styremedlemmers eller det samlede styrets ansvar.

For utførelsen av sine oppgaver iht. mandatet kan utvalget undersøke alle aktiviteter og forhold knyttet til Oslo Havns virksomhet, og det kan be om å bli gi adgang til nødvendig informasjon og personell.

Revisjonsutvalget arbeider innenfor denne instruks og skal ikke fatte beslutninger med mindre det er delegert fra styret.

5. Oppgaver

På grunnlag av rapportering fra administrasjonen, internrevisjonen og/eller kommunerevisjonen kan revisjonsutvalget:

- Gjennomgå Oslo Havns systemer og rutiner for internkontroll, herunder etterlevelse.
- Gjennomgå Oslo Havns risikostyring og risikoprofil.
- Forberede styrets oppfølging av regnskapsrapporteringsprosessen og komme med anbefalinger eller forslag for å sikre dens integritet.
- Gjennomgå Oslo Havns vesentlige vurderingsposter i finansielle rapporter.
- Ha løpende kontakt med kommunerevisjonen om revisjon av regnskapet, og gjennomgå deres planer og rapporter.
- Gjennomgå internrevisors forslag til årsplan, revisjonsrapporter og årsrapport.
- Årlig gjennomgå sitt mandat og sin arbeidsmåte og anbefale eventuelle endringer ovenfor styret.
- Andre forhold som styret eller revisjonsutvalget selv beslutter, eller som ønskes tatt opp av internrevisjonen eller av kommunerevisjonen.

6. Saksbehandling

Utvalget kan behandle saker når minst to av medlemmene deltar.

Det skal føres protokoll fra hvert møte. Protokollen sendes styret som del av innkallingen i første forestående styremøte.

Utvalget gir en muntlig orientering til styret om viktige saker på det første styremøtet etter hvert møte i revisjonsutvalget. For øvrig rapporterer revisjonsutvalget til styret i styremøte eller på annen måte når styret ber om dette eller når utvalget vurderer dette som nødvendig for at samtlige medlemmer av styret skal ha tilgang til vesentlig informasjon.

Denne instruksen er godkjent av styret 20.10.2021, og gjøres gjeldende fra dags dato.

Oslo Havn v/ Styret
10. oktober 2021

Innspill til etablering av revisjonsutvalg

Bakgrunn

Oslo Havn vurderer å etablere revisjonsutvalg. Styreleder har bedt internrevisor om å utarbeide et kort notat til styret om revisjonsutvalg, hva det tilfører og hvordan det etableres.

Kort om formålet med og historikken rundt revisjonsutvalg

EU innførte for ca 15 år siden krav om revisjonsutvalg i foretak av allmenn interesse. Primærformålet var å styrke kontrollen med og tillitten til regnskapsrapportering og revisjon, etter at man hadde opplevd en rekke skandaler rundt manipulerede regnskaper og mangelfull revisjon. Kravet om revisjonsutvalg omfatter ikke Oslo Havn. Det er imidlertid ikke uvanlig at revisjonsutvalg opprettes på frivillig basis, da dette er et godt virkemiddel for å styrke styrets oppfølging av regnskaps-, internkontroll- og revisjonstema. En frivillig opprettelse er i tråd med Norsk Anbefaling for Eierstyring og Selskapsledelse, som anbefaler at dette vurderes også der det ikke er pålagt. Oslo Havn er en styringsmessig kompleks organisasjon, som vi anser å ville kunne dra god nytte av et revisjonsutvalg.

Kravene til revisjonsutvalg inkluderer kompetansekrav knyttet til regnskap og revisjon, samt en oppstilling av hvilke tema revisjonsutvalgene bør dekke. Grunntanken er at revisjonsutvalgene skal ha kompetanse til og tid til å gå i dybden på styresaker knyttet til finansiell rapportering, risikostyring og internkontroll, internrevisjon og revisjon. Revisjonsutvalgets arbeid anses som saksforberedende for styrets arbeid, og utvalget har ingen beslutningsmyndighet. Utvalget skal øke både kvaliteten og effektiviteten i styrearbeidet, blant annet ved at det avlaster styret slik at styret kan bruke mer tid på strategiske/forretningsmessige tema.

Praktiske råd ved etablering av revisjonsutvalg

- Revisjonsutvalg utgjøres normalt av 3 styremedlemmer. Dette antallet medlemmer muliggjør god kompetansebredde, samtidig som det gir effektive diskusjoner.
- Ut fra formålet med revisjonsutvalg bør utvalget besitte kompetanse rundt prosessene for regnskapsrapportering, internkontroll, risikostyring, internrevisjon og revisjon. Det er normalt å benytte seminarer for å utvikle utvalgets kompetanse, særlig i opprettelsesfasen eller når det skjer vesentlige endringer i regelverk.
- Revisjonsutvalgets oppgaver bør nedfelles i et mandat, og suppleres med et årshjul der det fremkommer hvilke saker som skal behandles når gjennom året. Årshjulet koordineres med styrets årshjul og de administrative prosessene for utarbeidelse av sakspapirer.
- Internrevisjonsplaner og rapporter bør fremlegges og behandles i revisjonsutvalget, og oppsummeres halvårlig overfor styret. Ved behov behandles enkeltrapportene i styret.
- Forhold knyttet til regnskap, risikostyring, internkontroll, etterlevelse/compliance saksforberedes i revisjonsutvalget og behandles i styret.
- Fagsjef Compliance er en godt egnet sekretær for et revisjonsutvalg ift øvrige oppgaver.

Med vennlig hilsen
PricewaterhouseCoopers AS

Jonas Gaudernack / internrevisor

Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
42/21	Havnestyret	20.10.2021

Arkivsak: 21/10306 - 17

Saksbehandler: Katrine Brede Didriksen / beredskap- og sikkerhetsrådgiver

Forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommune

Saken gjelder:

Sentral fartsforskrift¹ fattet i medhold av havne- og farvannsloven² trådte i kraft den 15. mai 2021. Etter forskriftens § 4 gjelder fartsbegrensning på 5 knop innenfor 50 meter fra steder hvor bading pågår eller fra merkebøyer ved offentlige badeplasser.

Det er i forskriftens § 6 bestemt at lokale fartsforskrifter vil oppheves fra 1. januar 2022. Dette innebærer at forskrift om fartsbegrensning i sjøen for Oslo³ vil oppheves fra 1. januar 2022.

Ny fartsforskrift kan fattes i medhold av havne- og farvannsloven § 8. Etter loven kan kommunen fastsette fartsgrenser for fritidsfartøy i kommunens sjøområde. Med kommunens sjøområde menes område hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven med unntak av hoved- og biled. Med fritidsfartøy menes fartøy som har største lengde inntil 24 meter og som ikke brukes i næringsvirksomhet.

¹ <https://lovdata.no/forskrift/2021-04-19-1214>

² <https://lovdata.no/lov/2019-06-21-70>

³ <https://lovdata.no/forskrift/2019-05-29-684>

Det er staten v/ Kystverket som har myndighet til å fastsette regulering av fritidsfartøy i hoved- og biled. Det samme gjelder regulering av fartøy over 24 meter og fartøy som brukes i næringsvirksomhet. HAV er i dialog med Kystverket med sikte på å få på plass en ensartet regulering for hele sjøområde.

Kort om dagens fartsforskrift (gjeldende for både fritids- og næringsfartøy):

- 5 knop som høyeste tillatte hastighet innenfor en avstand av 150 meter fra land, holmer og skjær som er synlige over vannflaten
- 25 knop som høyeste tillatte hastighet i øvrige deler av Oslo kommunes sjøområde

Kort om forslag til ny fartsforskrift:

I all hovedsak går forslaget ut på at 5 knopssonen utvides fra 150 meter til 200 meter.

- 5 knop som høyeste tillatte hastighet innenfor en avstand av 200 meter fra land, holmer og skjær som er synlige over vannflaten, slik det fremgår av vedlegg til forskriften
- 25 knop som høyeste tillatte hastighet i øvrige deler av Oslo kommunes sjøområde, slik det fremgår av vedlegg til forskriften

Det foreslås også å innta en straffebestemmelse i forslagets § 5, jfr. havne- og farvannsloven § 51. Dette er i all hovedsak videreføring av dagens bestemmelser. Det er Politiet som har myndighet til å straffeforfølge etter bestemmelsen.

Det foreslås at ny forskrift trer i kraft fra 1. januar 2022. Fra samme tid vil dagens fartsforskrift uansett opphøre, jfr. sentral fartsforskrift.

Høringsinnspill

Forslag til ny forskrift har vært på høring i perioden 7. juli til 20. september 2021. Det har totalt kommet inn seks høringsinnspill. Høringsinnspillene vil i det følgende gjennomgås. Innspillene er også vedlagt.

Oslo Rokrets:

Både fartsgrenser og støy er av stor betydning for både konkurransetrening og turroing, både av hensyn til sikkerhet, men også opplevelsen av rekreasjon på sjøen. Gir derfor full støtte til at område med fartsgrense på 5 knop økes fra 150 til 200 meter fra land.

Det har skjedd mye med bruken av sjøen de siste årene og det blir stadig flere myke trafikanter, som padlere etc. Oslo Rokrets er derfor av den oppfatning av at de ytterst små områdene som blir igjen innenfor øyene i linje fra Bygdøy-Nakholmen-Rambergøya-Sjursøya hvor det er foreslått 25 knop, bør få 5 knopsgrense.

Statsforvalteren i Oslo og Viken

Statsforvalteren er positiv til en videreføring av lokale fartsforskrifter for Oslo kommune. Det er mye båttrafikk i Oslos sjøområder, både nyttetrafikk, fritidstrafikk og en stor gruppe «myke

trafikanter». En sone langs land vil med lav hastighet vil gi bedre sikkerhet for denne gruppen med myke trafikanter og for de som bader.

Statsforvalteren er derfor positiv til at det foreslås å videreføre en sone med 5 knop langs land og at denne utvides fra 150 meter til 200 meter.

Statsforvalteren påpeker viktigheten at alle fartsgrenser publiseres i Kystinfo slik at reglene er tilgjengelig for alle brukere på ulike digitale plattformer.

Bymiljøetaten

Bymiljøetaten er tilfreds med at 5 knopssonen utvides fra 150 til 200 meter fra land.

Bymiljøetaten mener imidlertid at område og mellom Hovedøya og fastlandet på nord østsiden (Filipstad og mot Alnaelvens utløp) er et område med stor aktivitet av større og mindre båter, kajaker og andre farkoster. Som følge av dette og fordi område er lite og at det er vanskelig å vite når man er innenfor/utenfor 200 meters-sonen, mener Bymiljøetaten at dette området bør inngås i 5 knopssonen. Spesielt bør område mellom Vippetangen og Sørenga, Alnaelvens utløp og Hovedøya ha 5 knop som høyeste tillatte hastighet. I dette område er det stor aktivitet med padling og det oppleves også at badende er lenger enn 200 meter fra land.

Norsk Friluftsliv

Norsk Friluftsliv er positiv til at det nå foreslås å utvide 5 knopssonen fra 150 meter til 200 meter, og støtter samtlige forslag. Dette både av hensyn til verneområder, trange farleder og det store antallet myke trafikanter som ferdes i område.

Plan- og bygningsetaten

Det er ønskelig å tilrettelegge for mer bruk av fjorden inkl. økt bruk av kajakk, småbåter og robåter. Flere myke fjordbrukere sammen med flere motoriserte fritidsfartøy medfører imidlertid at risikoen for ulykken på sjøen øker. Ett av tiltakene som ble identifisert i arbeidet med aktiv vannflate i 2019-2020 var utvidelse av 5 knopssonen til 200 meter.

Plan- og bygningsetaten mener i utgangspunktet at 5 knopssonen burde gjelde for hele det indre fjordområde fra Bygdøy via Nakholmen og Gressholmen - Rambergøya til Malmøykalven samt en 200 meters sone langs land ellers i kommunens sjøområde. Denne avgrensningen vil enkelt kunne håndheves og vil bidra til å bedre sikkerheten for de myke brukerne av fjorden.

Sekundært ønsker Plan- og bygningsetaten samme justering som Oslo Rokrets; at de mindre områdene mellom øyene også får 5 knopssone.

Det fra Sjøfartsdirektoratet mottatt høringsinnspill uten bemerkninger.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Kommunens myndighet til å vedta forskrift etter havne- og farvannsloven ligger hos Havnestyret.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

-

Budsjettmessige forhold:

-

Havnedirektørens vurderinger:

Dagens lokal fartsforskrift trådte i kraft juni 2019. Kystverket hadde da gitt uttrykk for at fartsforskrift fattet i medhold av ny havne- og farvannslov ikke ville bli berørt av fremtidig sentral fartsforskrift. Utgangspunktet den gang var derfor at ny forskrift ville gjelde frem til kommunen ønsket å endre denne.

Da sentral fartsforskrift trådte i kraft, var det likevel besluttet at lokale fartsforskrifter vil oppheves fra 1. januar 2022. Dette innebærer at forskrift om fartsbegrensning i sjøen for Oslo⁴ vil oppheves fra 1. januar 2022.

Havnedirektøren er av den oppfatning av at det er behov for ytterligere regulering av farvannet i kommunen enn det sentral fartsforskrift legger opp til.

Oslo kommunes sjøområde har et høyt antall brukere, og antallet er økende – både padlende, badende, roere, saktegående fartøy, hurtiggående fartøy, næringstrafikk etc.

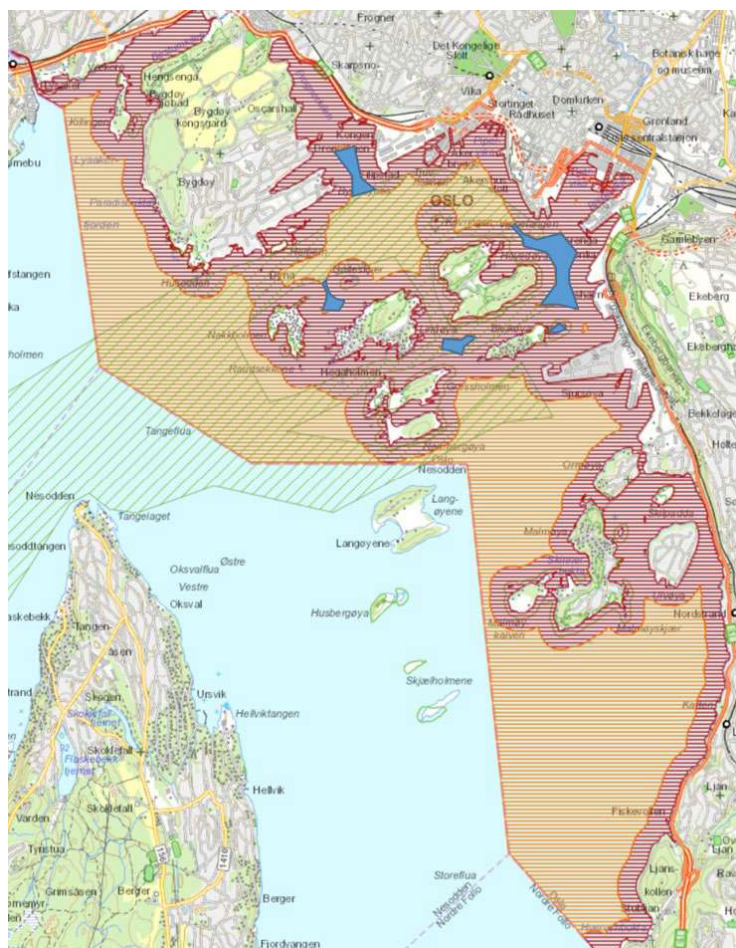
Når det gjelder regulering av hoved- og biled er HAV i dialog med Kystverket med sikte på å få tilsvarende regulering. Det er også dialog med Kystverket med tanke på å regulere næringsfartøy.

Det har også vært møter med flere av Oslos nabokommuner med tanke på å få så lik regulering som mulig på tvers av kommunegrensene. Oslo vil med dette være først ute med sin forskrift og flere av nabokommunene avventer Oslos forskrift før de ferdigstiller sitt arbeid.

Bakgrunnen for at det foreslås å utvide dagens 5-knopssone, er blant annet knyttet til verneområder og flere trange farleder. Sikkerhetsmessige grunner, særlig med tanke på økt bruk av sjøområde for myke trafikanter er av stor betydning.

Som følge av de mottatte høringsinnspillene, ser Havnedirektøren det som naturlig å foreslå noen endringer på det opprinnelige høringsforslaget. Havnedirektøren vurderer det dithen at de små lommene med 25 knop mellom flere av øyene, bør implementeres i 5 knopssonen. Dette støttes av høringsinnspillene til både Oslo Rokrets og Plan- og Bygningsetaten. Det vil også langt på vei imøtekomme Bymiljøetatens innspill.

⁴ <https://lovdata.no/forskrift/2019-05-29-684>



I revidert forslag til forskrift foreslås det derfor en utvidelse av 5 knopssonen slik at den gjelder også feltene merket blått i kartet.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Revidert forslag til forskrift om fartsbegrensninger for fritidsfartøy i Oslo kommune vedtas.

Ingvar Meyer Mathisen
havnedirektør

Einar Marthinussen
avdelingsdirektør

Vedlegg:

29.09.2021 Høringsdokumenter
29.09.2021 Høringsinnspill

Vedlegg:

29.09.2021 Revidert forskrift

I henhold til adresseliste

I henhold til adresseliste

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
21/10306 - 1

Saksbeh.:
Katrine Brede Didriksen,

Dato:
26.05.2021

Høring: Forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommune

Ny havne- og farvannslov¹ trådte i kraft 1. januar 2020. Det er etter loven begrenset hva kommunen kan regulere i lokale forskrifter.

Denne saken gjelder forslag til forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommunes sjøområde. Forskriften fastsettes med hjemmel i havne- og farvannsloven § 8. Etter loven kan kommunen fastsette fartsgrenser for fritidsfartøy i kommunens sjøområde. Med kommunens sjøområde menes område hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven med unntak av hoved- og biled. Med fritidsfartøy menes fartøy som har største lengde inntil 24 meter og som ikke brukes i næringsvirksomhet.

Det er staten v/ Kystverket som har myndighet til å fastsette regulering for fritidsfartøy i hoved- og biled. Det samme gjelder regulering av fartøy over 24 meter og fartøy som brukes i næringsvirksomhet. Oslo Havn KF er i dialog med Kystverket for å forsøke å få på plass en ensartet regulering i hele kommunens sjøområde.

Kort om dagens fartsforskrift

I henhold til dagens regulering gjelder:

- 5 knop som høyeste tillatte hastighet innenfor en avstand av 150 meter fra land, holmer og skjær som er synlige over vannflaten
- 25 knop som høyeste tillatte hastighet i øvrige deler av Oslo kommunes sjøområde

¹ LOV-2019-06-21-70

Kort om forslag til ny forskrift

I all hovedsak går forslaget ut på at 5 knopssonen utvides fra 150 meter til 200 meter.

- 5 knop som høyeste tillatte hastighet innenfor en avstand av 200 meter fra land, holmer og skjær som er synlige over vannflaten, slik det fremgår av vedlegg til forskriften.
- 25 knop som høyeste tillatte hastighet i øvrige deler av Oslo kommunes sjøområde, slik det fremgår av vedlegg til forskriften.

Det foreslås også å innta en straffebestemmelse i forslagens § 5, jfr. havne- og farvannsloven § 51. Dette er i all hovedsak videreføring av dagens bestemmelser. Det er Politiet som har myndighet til å straffeforfølge etter bestemmelsen.

Det foreslås at ny forskrift trer i kraft fra 1. januar 2022. Fra denne tid vil dagens fartsforskrift uansett opphøre, jfr. sentral fartsforskrift.



Figur 1: Kartet viser dagens regulering hvor de røde områdene har 5 knops grense, mens det oransje har 25 knop.



Figur 2: Kartet viser forslag til ny forskrift hvor de røde områdene har 5 knops grense, mens det oransje har 25 knop. Begrensninger i hoved- og biled (område skravert grønt), må fastsettes av Kystverket.

Bakgrunn for foreslått endring:

Bakgrunnen for å utvide 5-knopssonen fra 150 til 200 meter, er blant annet knyttet til verneområdene og flere trange farleder. For eksempel vil en 200 meters grense gjelde for hele sund mellom flere av øyene. Dette i motsetning til i dag hvor det mellom noen øyer er en «liten stripe» hvor det er 25 knop. Dette har også vanskeliggjort håndhevingen av forskriften i praksis.

Tilsvarende forslag var på høring høsten 2018. Den gangen gjaldt forskriften både for fritids- og næringsfartøy. Innvendingene som da kom til dette var knyttet til utenriksfergene og forslaget ble derfor ikke godkjent av Kystverket som da skulle godkjenne forskriften. Nå vil forskriften kun gjelde fritidsfartøy og Oslo Havn ser derfor ikke at det skulle være særskilte innvendinger mot forslaget.

Regulering av hoved- og biled:

Oslo Havn KF er i dialog med Kystverket med tanke på tilsvarende regulering av fritidsfartøy også i hoved- og biled.

Regulering av næringsfartøy:

Oslo Havn KF er i dialog med Kystverket med sikte på å videreføre dagens fartsregulering for næringsfartøy.

Høringsfrist:

Merknader og kommentarer til forslaget sendes skriftlig til Oslo Havn KF på e-post til postmottak@oslohavn.no eller pr. post til postboks 230 Sentrum, 0103 Oslo. Høringsfristen settes til 20. september 2021.

Med vennlig hilsen

Jens Petter Christensen
havnekaptein

Katrine Brede Didriksen
beredskap- og sikkerhetsrådgiver

Vedlegg

Utkast til forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommunes sjøområde

Høringsliste

Vedlegg til forskrift

Mottakere:

I henhold til adresseliste

Dokumentet er godkjent og ekspedert elektronisk

Utkast til forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommunes sjøområde

Hjemmel: Fastsatt av Oslo Havnestyre dato med hjemmel i vedtekter for Oslo Havn KF § 9 fastsatt av Oslo bystyre 6. januar 2021, og lov 21. juni 2019 nr. 70 og havner og farvann (havne- og farvannsloven) § 8 første ledd

§ 1 Virkeområde

Forskriften gjelder for fritidsfartøy som ferdes i Oslo kommunes sjøområde.

§ 2 Definisjoner

I denne forskriften menes:

- a) Kommunens sjøområde: Område hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven med unntak av hoved- og biled
- b) Farvann: Områder der fartøy kan ferdes
- c) Fartøy: Enhver flytende innretning som er laget for å bevege seg gjennom vannet
- d) Fritidsfartøy: Fartøy som har en største lengde på inntil 24 meter, og som ikke brukes i næringsvirksomhet

§ 3 Fartsbegrensning

5 knop er høyeste tillatte hastighet innenfor en avstand av 200 meter fra land, holmer og skjær som er synlige over vannflaten, slik de fremgår av vedlegg til denne forskriften.

25 knop er høyeste tillatte hastighet i øvrige deler av Oslo kommunes sjøområde, slik det fremgår av vedlegg til denne forskriften.

§ 4 Dispensasjon

Oslo Havn KF kan i særlige tilfeller gi dispensasjon fra bestemmelsene gitt i § 3. Dispensasjonen skal være tidsbegrenset.

Avgjørelse om dispensasjon er et enkeltvedtak som kan påklages. Klageinstans er Kystverket.

§ 5 Reaksjonsmidler og straff

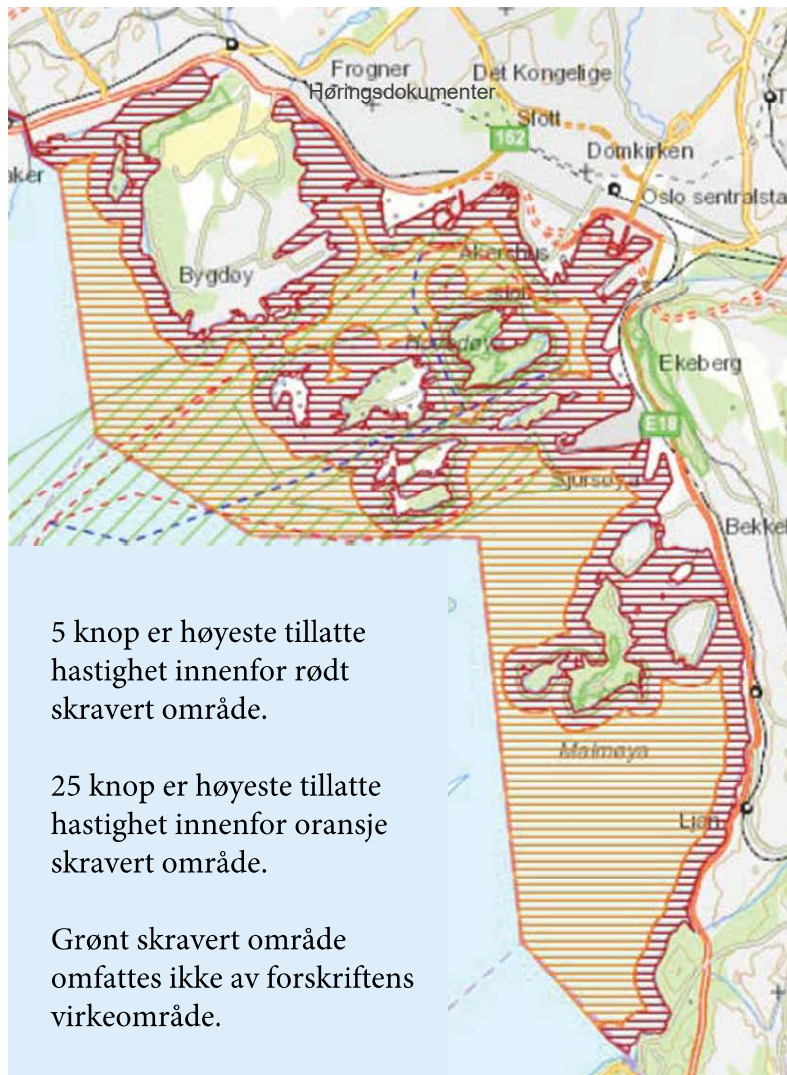
Med bot straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsen i § 3. Bøteleggingen kan skje ved forenklet forelegg etter faste bøtesatser.

Med bot eller fengsel inntil to år straffes den som overtrer bestemmelsen som nevnt i første ledd på en slik måte at det inntrer eller oppstår fare for betydelig skade på liv eller helse, miljø eller materielle verdier.

Grov uaktsom overtredelse av andre ledd straffes med bot eller fengsel inntil ett år.

§ 5 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2022.



Høringsinstans	E-post
Asker kommune	post@asker.kommune.no
Bymiljøetaten	postmottak@bym.oslo.kommune.no
Byrådet	postmottak@byr.oslo.kommune.no
Bærum kommune	post@baerum.kommune.no
Christiania Roklubb	post@christiania-roklub.no
Color Line	kundeservice@colorline.no
Den Norske Turistforening	info@dnt.no
DFDS	kundeservice@dfds.com
Enebakk kommune	postmottak@enebakk.kommune.no
Framtiden i våre hender	post@framtiden.no
Greenpeace	info.no@greenpeace.org
Hovedorganisasjonen Virke	info@virke.no
Hovedredningssentralen Sør-Norge	post@hovedredningssentralen.no
Indre Oslofjord Fiskelag	indreoslofjordfiskerlag@gmail.com
Kongelig norsk seilforening	info@kns.no
KS	ks@ks.no
Kystvakten	post@kystvakten.no
Kystverket	post@kystverket.no
Lillestrøm kommune	postmottak@lillestrom.kommune.no
Lunner kommune	post@lunner.kommune.no
Lørenskog kommune	postmottak@lorenskog.kommune.no
Miljødirektoratet	post@miljodir.no
Miljøstiftelsen Bellona	post@bellona.no
Natur og ungdom	info@nu.no
Naturvernforbundet	naturvern@naturvernforbundet.no
Nesodden kommune	post@nesodden.kommune.no
NHO	firmapost@nho.no
Nittedal kommune	postmottak@nittedal.kommune.no
Norde Follo kommune	postmottak@nordrefollo.kommune.no
Norges Dykkerforbund	dykking@nif.idrett.no
Norges Hytteforbund	norges@hytteforbund.no
Norges Idrettsforbund	nif-post@idrettsforbundet.no

Norges Miljøvernforbund	jan.hugo@nmf.no
Norges Røde Kors	post@redcross.no
Norled AS	post@norled.no
Norsk friluftsliv	post@norskfriluftsliv.no
Norsk Sjømannsforbund	firmapost@sjomannsforbundet.no
Norsk Sjøoffiserforbund	medlem@nsf.no
Norsk Veteranskibsklub	nvsk@nvsk.no
Norske studenters roklubb	styret@roklubben.no
Norway Yacht Charter AS	sales@nyc.no
Nærings- og fiskeridepartementet	postmottak@nfd.dep.no
Oslo Brann og redningsetat	postmottak@bre.oslo.kommune.no
Oslo Fjordcruise	post@oslofjordcruise.no
Oslo kajakkklubb	post@okk.org
Oslo Maritime Kulturvernserter	kimbill@mac.com
Oslo Roklubb	post@oslo-roklubb.no
Oslo Rokrefts	oslo.rokrets@gmail.com
Oslo seilforening	post@osloseilforening.no
Oslofjorden Friluftsråd	post@oslofff.no
Plan- og bygningsetaten	postmottak@pbe.oslo.kommune.no
Politiet	post.oslo@politiet.no
Redningsselskapet	post@rs.no
Ringerike kommune	postmottak@ringerike.kommune.no
Ruter	post@ruter.no
Samferdselsdepartementet	postmottak@sd.dep.no
Sjøfartsdirektoratet	post@sdir.no
Småbåtutvalget	jan.olav.nybo@bym.oslo.kommune.no
Statsforvalteren i Oslo og Viken	sfovpost@statsforvalteren.no
Steffelsen Christian Radich	postmaster@radich.no
Trollcruise AS	booking@trollcruise.no
Vannscooter Norge	post@vannscooternorge.no
Vannscooterforbundet	post@vannscooterforbundet.no
Vestby kommune	post@vestby.kommune.no
WWF Norge	post@wwf.no



Oslo, 10. september 2021

Høringsuttalelse fra Oslo Rokrets til Forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommune

Vi viser til brev fra Oslo Havn om Forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommune av 26.5.2021 (Ref.: 21-10306-1).

Oslo Rokrets representerer 12 klubber i Oslo og Viken, 9 i Oslo kommune. Klubbene har stor aktivitet både konkurransetrening og turroing i Oslo kommunes sjøområde. Både fartsgrenser og støy er av stor betydning for roere og padlere, både med hensyn til sikkerhet og også opplevelsen av rekreasjon på sjøen.

Oslo Rokrets leverte høringsuttalelse om fartsgrenser i 2018 da kommunen forrige gang la frem forskrift til fartsgrenser. Våre synspunkter er ikke endret. Vi gir derfor vår fulle støtte til at området med fartsgrense på 5 knop økes fra 150 til 200 meter fra land. At forskriften også tydelig påpeker nødvendigheten av hensynsfullhet mot myke trafikanter også utenfor 200-metersgrensen er svært viktig. Det er også viktig at dette følges opp av politiet på vannet. Det er dessverre altfor mange hendelser der hurtiggående båter kjører for nær myke trafikanter på fjorden.

Bare på tre år har det skjedd store endringer i bruk av sjøen til rekreasjon. Dette både som en del av generelle endringer i samfunnet, synet på klimaendringer og ikke minst koronapandemien. Interesse for roing og ikke minst padling har eksplodert i løpet av få år. I tråd med Byrådets klimatiltak og markering av Oslo som en klimaby legges det stor vekt på reduksjon av bilbruk og økning av bruk av sykkel som fremkomstmiddel. Samme utvikling burde støttes når det gjelder bruk av sjøområdet. Som sykkel er viktig for sikkerheten for myke trafikanter på veiene, er fartsgrenser og oppfølging av fartsgrenser det aller viktigste for sikkerheten til mye trafikanter på vannet.

Vi mener derfor at de ytterst små områdene som blir igjen innenfor øyene i linje fra Bygøy-Nakholmen-Rambergøya-Sjursøya med 25 knops grense ifølge Oslo Havs forslag burde få 5 knops grense. Det virker for oss meningsløst å skulle kjøre fortere innenfor disse små områdene. To av Norges største roklubber, Christiania Roklub og Norske Studenters Roklubb ligger i Frognerkilen. Turroere fra begge disse klubber må gjennom området mellom Frognerkilen og Nakholmen, Lindøya og Hovedøya for å komme ut på fjorden og mellom øyene i Oslo Kommune. Dette er et område med meget stor fritidsbåttrafikk. Vi kan vanskelig forstå hvorfor det ikke foreslås 5 knops grense i hele dette området.

Litt om mulige dispensasjoner:

Rosporten er en av de idretter der Norge har hevdet seg best internasjonalt. Klubbene i Osloområdet er avhengig av trening på fjorden, selv om trening i høysesongen hovedsakelig foregår på innsjøer, Nøkle vann, Bogstadvannet og Årungen. Av sikkerhetsgrunner må organisert trening foregå med følgebåt. Robåter og kajaker vil under organisert trening med følgebåt kunne overskride fartsgrensen på 5 knop. Det er helt nødvendig at følgebåten kan holde følge med roerne under trening. I dag foregår slik trening i hovedsak i området Frognerkilen, Bestumkilen og Ulvøya/Malmøya området. Uten dispensasjon for følgebåt under organisert trening, vil roklubbene i Osloområdet ha store problemer med å drive sin virksomhet. Følgebåtene vil ikke under noen omstendighet kjøres i store hastigheter, bare det som er nødvendig for følge roerne under trening. Vi forutsetter at slik dispensasjon gis, slik at roklubbenes trening kan fortsette som tidligere.

Vi håper at våre synspunkter kan tas til følge.

Vennlig hilsen
Oslo Rokrets

Torstein Rekkedal
leder



Oslo Havn KF
postmottak@oslohavn.no

Saksbehandler, innvalgstelefon
Aase Richter, 69247117

Uttalelse til Forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommune

Vi viser til brev fra Oslo Havn KF datert 26.05.2021 der forslag til ny forskrift for fartsgrenser på sjøen for fritidsfartøy er sendt på høring.

Statsforvalteren er positiv til en videreføring av lokale fartsforskrifter for Oslo kommune. Forslaget følger opp endringer som følge av nye nasjonale regler (ny havne- og farvannsslov).

Det er mye båttrafikk i Oslos sjøområder, både nyttrafikk (som ikke omfattes av denne forskriften), fritidsfartøy (som omfattes av forskriften) og en stor gruppe «myke trafikanter» som seilbrett, kajaker, robåter. En sone langs land med lav hastighet vil gi bedre sikkerhet for denne gruppen med myke trafikanter og for de som bader. De siste årene har det vært en sterk økning i disse aktivitetene. Det bør legges til rette for slike aktiviteter som bidrar til fysisk aktivitet og bedre folkehelse.

Vi er positive til at det foreslås å videreføre en sone med 5 knop langs land og at denne utvides fra 150 til 200 m fra land, holmer og skjær. Det foreslås også en fartsbegrensning på 25 knop på sjøarealer utenfor 5 knopssonen.

Flere miljøer hevder at størrelsen på bølgene som oppstår fra fritidsbåter betyr vel så mye som hastigheten. Flere båttyper produserer store bølger i 5 knops hastighet. Bølger kan føre til erosjon i strandsonen i ellers beskyttede vikene og virke forstyrrende på arter som har tilhold her. Andre land har derfor regler om at hastighetens skal være så lav at hekkbølgen til båtene ikke skader båter som ligger ved brygger og heller ikke skader myke trafikanter - no wake zone.

Det er noe forvirrende med kartet som viser overlapp mellom grønn sone (omfattes ikke av Oslos forskrift) og oransje sone (25 knop)/rød sone (5 knop).

Brukerne av fritidsbåter farter ofte langt og krysser dermed kommunegrensene som er langt mindre synlige på sjøen enn langs veiene på land. Vi anbefaler derfor at sonenes utstrekning og hastighet samkjøres med nabokommuner slik at de er enklere for brukerne å forholde seg til ulike fartsgrenser. Det er vanskeligere å merke alle grenser på sjøen, spesielt en grense som følger kystlinjen som 5 knopsgrensen 200 m fra land.



Det er viktig at fartsgrenser legges inn i Kystinfo (kystverkets digitale kartplattform) eller tilsvarende digital løsning, slik at disse reglene er tilgjengelig for alle brukere på dagens ulike digitale plattformer.

Med hilsen

Karsten Butenschøn
seksjonsleder
Klima- og miljøvernavdelingen

Aase Richter
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
Kystverket Postboks 1502 6025 ÅLESUND



Oslo Havn KF
Pb 230 Sentrum
0103 OSLO

Dato: 07.09.2021

Deres ref.: 21/10306 - 1 Vår ref.: 21/19974-2

Saksbeh.: Truls Korsæth
Org. enhet: Skogsplan og forvaltning

Arkivkode: 630

HØRING - FORSKRIFT OM FARTSGRENSER FOR FRITIDSFARTØY I OSLO KOMMUNE

Vi viser til brev datert 26.05.2021 der dere etterspør kommentarer til forskrift for fritidsfartøy i Oslo kommune.

Vi er tilfreds med at 5 knops grense utvides fra 150 meter til 200 meter fra land. Vi er imidlertid bekymret for at det fortsatt tillates 25 knop høyeste tillatte hastighet i øvrige deler av Oslo kommunes sjøområde.

Bymiljøetaten mener at området mellom Hovedøya og fastlandet på nord og øst siden, dvs. fra Fillipstad i vest og videre mot Aker brygge/Rådhuset og mot Sørenga/Grønnlia og mot Alna elvas utløp i øst bør inngå i 5 knops område (se kartutsnitt). Innenfor dette området er det stor aktivitet av større og mindre båter samt kajaker og andre farkoster (SUP m.fl.). Området som det tillates 25 knop er stedvis relativt lite og det kan være vanskelig å vite når man er innenfor eller utenfor 200 meters grensen fra land.



Kartutsnitt er hentet fra brevet fra Oslo Havn (26.05.21)

Spesielt bør området mellom Vippetangen og Sørenga, Alna elvas utløp og Hovedøya inngå ha 5 knop som høyeste tillatte hastighet. I dette området er det stor aktivitet med padling og vi opplever tidvis at også badende er lenger enn 200 meter fra land.

Med vennlig hilsen

Trond Enkerud
Seksjonsleder, skog og landskap

Truls Korsæth

[Elektronisk godkjent](#)

Til Oslo Havn KF

Oslo, 11. august 2021

Høringsuttalelse – Forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommune

Vi viser til brev av 26.05.2021 med høring av forslag til forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommunes sjøområde, (deres ref. 21/10306-1).

Norsk Friluftsliv representerer de 18 største frivillige friluftslivsorganisasjonene i Norge med til sammen rundt 950.000 medlemskap og rundt 5.000 lokale lag og foreninger. En av hovedoppgavene for Norsk Friluftsliv er å ivareta allemannsretten og det enkle og naturvennlige friluftslivets vilkår i Norge. Sjøarealene er viktig for naturmangfoldet - og det er en arena for unike natur- og friluftslivsopplevelser for veldig mange. Vi ser imidlertid at et stadig økende antall fritidsfartøy og høy fart på sjøen er på kollisjonskurs med hensynet til naturmangfold, sikkerhet og friluftsliv. Det er i dag en tydelig konflikt mellom myke brukere som padlere, roere, seilere, badere og svømmere og fritidsfartøyer med høy fart. Dette er en svært asymmetrisk konflikt, der konflikten oppleves mye sterkere for myke brukere i forhold til brukere av raske fritidsfartøyer. Dette gjør blant annet at padlere, seilere og andre myke trafikanter på sjøen blir fortrenget, både i tid og rom, på grunn av fart, støy eller utrygghet.

Norsk Friluftsliv har i brev til alle landets kommuner oppfordret til å vurdere behovet for nye fartsreguleringer av fritidsfartøy i kommunens sjøområde, med hjemmel i havne- og farvannsloven § 8. Dette for å ivareta lokale hensyn til sikkerhet, friluftsliv og natur i kommunens sjøområde, herunder elever og sjøer som er farbart fra sjøen. Det er derfor svært gledelig at Oslo kommune nå foreslår at 5 knopssonen utvides fra 150 meter til 200 meter. Vi synes det er positivt at 5 knopssonen utvides av hensyn til verneområdene og flere trange farleder. Denne utvidelsen vil også bidra til tryggere og mer støyfrie omgivelser for mange myke brukere av Oslo kommunes sjøområde.

Norsk Friluftsliv støtter samtlige forslag til ny forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommunes sjøområde

Med vennlig hilsen



Bente Lier
generalsekretær



Peter Øygard Oma
friluftsfaglig rådgiver

Oslo Havn KF
Postboks 230 Sentrum
0103 OSLO

Deres ref.:
21/10306 - 1

Vår ref. (saksnr.):
202111599 - 2
**Oppgis alltid ved
henvendelse**

Saksbehandler:
Liv Marit Dønnem Søyseth

Dato: 21.09.2021

Høringsuttalelse - Forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommune

Plan- og bygningsetaten viser til høring om forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommune. I hovedsak går forslaget til ny fartsforskrift ut på å utvide 5 knopssonen fra 150 meter fra land til 200 meter. I øvrige deler av kommunens sjøområde er det 25 knop. Kommunen kan fastsette fartsgrenser for fritidsfartøy i kommunens sjøområde. Med kommunens sjøområde menes område hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven med unntak av hoved- og biled. Det er staten ved Kystverket som har myndighet til å fastsette regulering for fritidsfartøy i hoved- og biled.

Fjorden får flere brukere og farten må reduseres for å unngå ulykker

Fjorden brukes i økende grad til bading, kajakkpadling, SUP, m.m. hele året. Byrådet i Oslo vil tilrettelegge mer bruk av fjorden med flere badeplasser langs Havnepromenaden, og flere badstuer og badehus langs fjorden. Videre vil byrådet legge til rette for mer bruk av kajakk, robåter og småbåter. Etter hva vi har erfart til nå vil denne utviklingen fortsette. Vi ser på økt bruk som positivt da det gir befolkningen bynære naturopplevelser. Flere myke fjordbrukere sammen med flere motorisert fritidsfartøy medfører imidlertid at risikoen for ulykker på sjøen øker.

I 2019-2020 lagde Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten en mulighetsstudie, Aktiv vannflate, som handlet om hvordan det kan tilrettelegges for trygge sjøområder for rekreasjon, aktivitet og friluftsliv. Til mulighetsstudien utarbeidet Lloyd's Register en risikovurdering som inkluderte tiltak for å ivareta sikkerheten på sjøen. Ett av tiltakene som ble vurdert var utvidelse av 5 knopssonen til 200 meter. Lloyd's vurderte at en utvidelse av 5 knopssonen til 200 meter vil gi redusert risikoen for sammenstøt og ulykker på sjøen.



Plan- og bygningsetaten anbefaler at 5 knopssonen utvides ytterligere

Vi støtter i hovedsak Oslo Havns forslag om endring av fartsforskriften. Vi støtter også Oslo Havns initiativ overfor Kystverket med tanke på tilsvarende regulering av fritidsfartøy også i hoved- og biled.

Vårt utgangspunkt er at 5 knopssonen burde gjelde for hele det indre fjordområdet fra Bygdøy via Nakkholmen og Gressholmen-Rambergøya til Malmøykalven, samt en 200 meter sone langs land ellers i kommunens sjøområde, se stiplet rød linje på kart under. Denne avgrensning vil enkelt kunne håndheves, og vil bidra til å bedre sikkerheten for de myke brukerne av fjorden.



Plan- og bygningsetatens forslag til justeringer.

Dersom foreslått utvidelsen ikke lar seg gjøre i denne omgangen vil vi anbefale noen justeringer av Oslo Havns forslag.

Bjørvika er et populært startpunkt for rekreativ bruk av fjorden og vi mener derfor at fjorden mellom Vippetangen/Sørenga/Grønli/Kongshavn og Hovedøya bør omfattes av 5 knopssonen (A). Litt lengre sør mellom Bleikøya og Kongshavn er det et mindre område med 25 knop som vi mener også bør omfattes av 5 knopssonen (B). Videre mener vi at 5 knopssonen bør utvides

mellom Filipstad og Bygdøy (C). Tilsvarende bør sjøområdet mellom Nakkholmen og Galteskjær omfattes av 5 knopssonen (D).

Mellom øyene Hovedøya, Bleikøya, Lindøya og Gressholmen-Rambergøya (øyriket) er det et område med 25 knops fartsgrense (markert E i kartet over). Dette området omfattes av den statlige bileden Heggholmløpet, og det er Kystverket som avgjør fartsgrenser her. Sjøområdet mellom øyene blir særlig mye brukt til rekreasjon og friluftsliv. Etter vår vurdering er bør dette området også omfattes av 5 knopssonen for fritidsfartøy.

Vennlig hilsen

Stein Kolstø - enhetsdirektør

Arne Bergsgard - fungerende avdelingsdirektør

avdeling for byutvikling

fjordbyenheten



Plan- og bygningsetatens forslag til 5 knopssone for det indre fjordområdet

Plan- og bygningsetatens forslag til justeringer av forslag til fartsforskrift

OSLO HAVN KF
Postboks 230 Sentrum
0103 OSLO

Svar uten merknader på høring om forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommune

Vi viser til høringsbrev om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommune. Svarfristen er satt til 20. september 2021.

Sjøfartsdirektoratet har ingen merknader til forslaget.

Med hilsen

Arild Viddal
seniorrådgiver

Monica Løvvik
rådgiver

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer



Utkast til forskrift om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommunes sjøområde

Hjemmel: Fastsatt av Oslo Havnestyre dato med hjemmel i vedtekter for Oslo Havn KF § 9 fastsatt av Oslo bystyre 6. januar 2021, og lov 21. juni 2019 nr. 70 og havner og farvann (havne- og farvannsloven) § 8 første ledd

§ 1 Virkeområde

Forskriften gjelder for fritidsfartøy som ferdes i Oslo kommunes sjøområde.

§ 2 Definisjoner

I denne forskriften menes:

- a) Kommunens sjøområde: Område hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven med unntak av hoved- og biled
- b) Farvann: Områder der fartøy kan ferdes
- c) Fartøy: Enhver flytende innretning som er laget for å bevege seg gjennom vannet
- d) Fritidsfartøy: Fartøy som har en største lengde på inntil 24 meter, og som ikke brukes i næringsvirksomhet

§ 3 Fartsbegrensning

5 knop er høyeste tillatte hastighet innenfor en avstand av 200 meter fra land, holmer og skjær som er synlige over vannflaten, slik de fremgår av vedlegg til denne forskriften.

5 knop er høyeste tillatte hastighet for følgende områder, slik de fremgår av vedlegg til denne forskriften:

- Området mellom Vippetangen / Sørenga / Grønlia / Kongshavn og Hovedøya
- Området mellom Bleikøya og Kongshavn
- Området mellom Filipstad og Bygdøy
- Området mellom Nakholmen og Galteskjær
- Området mellom Hovedøya, Bleikøya, Lindøya og Gressholmen – Rambergøya

25 knop er høyeste tillatte hastighet i øvrige deler av Oslo kommunes sjøområde, slik det fremgår av vedlegg til denne forskriften.

§ 4 Dispensasjon

Oslo Havn KF kan i særlige tilfeller gi dispensasjon fra bestemmelsene gitt i § 3. Dispensasjonen skal være tidsbegrenset.

Avgjørelse om dispensasjon er et enkeltvedtak som kan påklages. Klageinstans er Kystverket.

§ 5 Reaksjonsmidler og straff

Med bot straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsen i § 3. Bøteleggelsen kan skje ved forenklet forelegg etter faste bøtesatser.

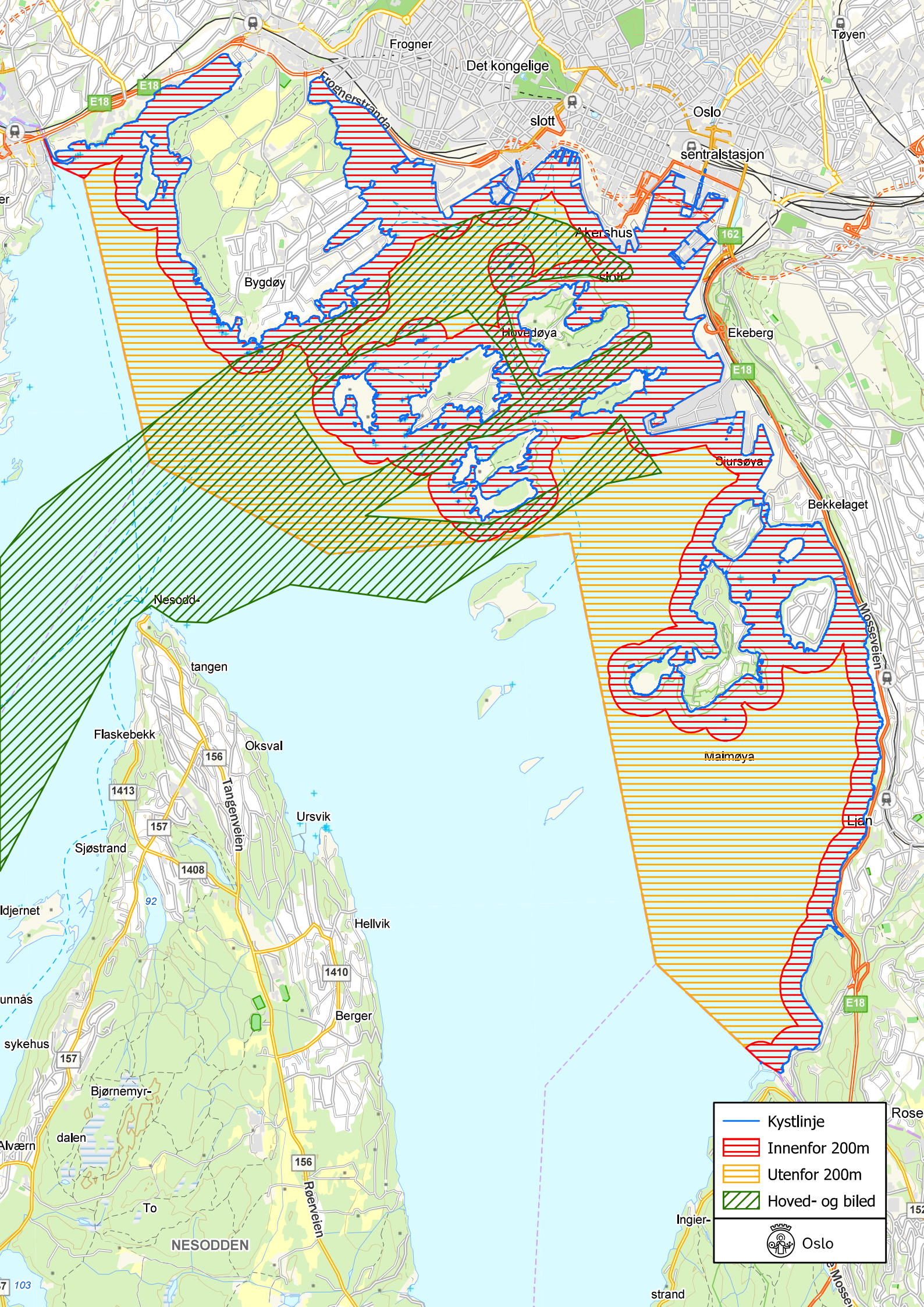
Med bot eller fengsel inntil to år straffes den som overtrer bestemmelsen som nevnt i første ledd på en slik måte at det inntreier eller oppstår fare for betydelig skade på liv eller helse, miljø eller materielle verdier.

Grov uaktsom overtredelse av andre ledd straffes med bot eller fengsel inntil ett år.

§ 5 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2022.

UTKAST



Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
43/21	Havnestyret	20.10.2021

Arkivsak: 21/10474 - 5

Saksbehandler: Heidi Leander Neilson / seksjonssjef plan og miljø

Tipping av snø

Saken gjelder:

Byråd for Næring og Eierskap ønsket en orientering fra Oslo Havn KF (HAV), etter et oppslag i Aftenposten om ulovlig dumping av snø i sjøen i mars 2020. HAV tok kontakt med Statsforvalteren i Oslo og Viken (statsforvalteren), som opplyste at de hadde sendt ut et varsel om forbud mot å tippe snø i sjøen til veieiere i Oslo kommune. HAV mottok ikke dette varselet.

I henhold til dialogen med statsforvalter søkte HAV om tillatelse til å tippe snø i sjøen 23.10.20. HAV fikk 14.01.21 en midlertidig tillatelse for vintersesongen 2020/21, og ble samtidig pålagt å gjennomføre et omfattende overvåkingsprogram. Sluttrapport for tillatelsen inkludert overvåkingen er nå sendt til statsforvalteren, og ligger vedlagt.

Det ble i vintersesongen 2020/21 tippet 2 885 m³ snø i Sydhavna, langt under den totale rammen for tillatelsen på 680 000 m³. 500 m³ snø ble tippet i sjøen i Byhavna, litt over rammen på 300 m³. Ingen turbiditet ble registret under tippingen. Det betyr at snøtipping ikke virvler opp ev. forurenset sjøbunn.

Sluttrapporten dokumenterer mengden snø tippet i sjøen, turbiditetsovervåking, samt typer og mengden forurensning funnet i snø og sedimenter på sjøbunnen. Beregnet total masse

forurensning er basert på analyseresultatene. Resultatene viser at snøen fra havneområdene inneholder betydelig mengde partikler, olje (PAH) og metaller (Cu, Zn, Ni, Cr, Hg, Pb, As, Cd).

Funnene var overraskende. Analysene av snøen tyder på at snøen også blir forurenset på vei ned gjennom luften før den lander på kaia. Det er typisk urban forurensning som ofte knyttes til avrenning fra vei. Forurensningen i snøen er derfor ikke bare fra havnens aktiviteter, men også fra byens luftforurensning. Det betyr at slik forurensning havner i fjorden og på sjøbunnen hele året via elver og avrenning fra byen, ikke kun via havnens kaier når det snør i Oslo.

De største konsentrasjonene av partikler (suspendert stoff) var på Filipstad, Myggbukta/truckstasjon og Sjursøya nord/tørrbulk. Snø fra Havneveien og områder med høy trafikk ble levert til snølekteren Terje i 2020/21. Forurensning og metaller knytter seg til partiklene som «siles» ut på snølekteren. Snølekteren har også en oljeutskiller som reduserer olje (PAH) fra smeltet snø før det slippes i sjøen.

Havnedirektørens vurdering er at HAV ikke bør søke om ny tillatelse til å tippe snø i sjøen. All snø som både HAV og havnens kunder håndterer, må for kommende vintersesong leveres til snølekteren. Samtidig er havnedirektøren bekymret for snølekterens kapasitet og økte utslipp knyttet til bortkjøring av snø.

Snølekteren er plassert på Grønliakaia vis a vis Sørenga, så nærme Sydhavna som mulig. HAV har innført bedre metoder for renhold, som vil redusere mer forurensning fra partikler på kaiene. Men Oslo by har i dag ikke tilfredsstillende løsninger for håndtering av store mengder snø. Havnedirektøren ser derfor behov for å gå i dialog med statsforvalteren om mulig beredskapsløsninger ved stort snøfall. Alle parter må bidra for å unngå at havna blir stengt, som igjen kan bidra til at forsyninger til regionen stopper.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Snø har vært en sak som har fått omtale i media. Sluttrapporten til statsforvalteren kan gi ny oppmerksomhet.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

HAV har for vintersesongen 2020/21 brukt totalt 5,2 millioner på snøhåndtering og overvåking av snø. Av dette ble 1,6 millioner brukt på overvåking og analyser av snøen, i tråd med statsforvalterens krav i midlertidig tillatelse.

Levering til snølekteren koster 50-70 kroner per m³ snø. Det var en snøfattig vinter i 2020/21. HAV tippet totalt 3 355 m³ snø i sjøen, og leverte 8 500 m³ til snølekteren. Levering til snølekteren kostet i underkant av 550 000 kroner. Ekstra kostnader for bortkjøring øker også. HAV må derfor øke rammen til vintervedlikehold. Ved stort snøfall vil beløpet øke betraktelig både for HAV og havnens kunder, og det kan oppstå forsinkelser knyttet til byens varelevering.

Budsjett for årlig vintervedlikehold i HAV har vært på 3-4 millioner. Det er forventet at selv en snøfattig vinter vil kreve minst 5 millioner når bedre renhold og noe overvåking inkluderes.

Budsjettmessige forhold:

Havnedirektøren vil ved justering av budsjettet for 2022 ta høyde for nødvendige kostnader knyttet til bedre renhold og vintervedlikehold, uten å tippe snø i sjøen.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

1. HAV søker ikke Statsforvalteren i Oslo og Viken om tillatelse til å tippe snø i sjøen
2. Havnedirektøren går i dialog med Statsforvalteren for å finne en beredskapsløsning ved stort snøfall

Ingvar Meyer Mathisen

havnedirektør

Espen Dag Rydland

fung. eiendomsdirektør

Vedlegg:

12.10.2021 Sluttrapport

12.10.2021 20211001_NGI_Sluttrapport statsforvalter

Statsforvalteren i Oslo og Viken
Postboks 325
1502 MOSS

Deres ref.:	Vår ref. (saksnr.):	Saksbeh.:	Dato:
	21/10474 - 4	Heidi Leander Neilson,	30.09.2021

Sluttrapport

Oslo Havn KF (HAV) oversender herved sluttrapport for tillatelsen med nummer 2021.0040, som gjaldt fra 14. januar 2021 til 1. mai 2021.

HAV jobber med en vurdering av miljørisiko. Funn fra overvåkingen vil bli delt i arbeidsgruppen for Vannområde Oslo den 01.11.2021.

HAV har endret rutiner og informert havnens kunder om økt renhold og levering av snø til snølekteren Terje for kommende vintersesong. Samtidig ber HAV om et møte med Statsforvalteren for å diskutere hvilken beredskap by og havn bør ha for å unngå at havnen blir stengt ved eventuelle store snøfall.

Oslo by har ikke tilstrekkelig kapasitet til å håndtere store mengder snø. Samarbeidet Oslo og Trondheim kommune har igangsatt i prosjektet SMELT blir derfor viktig å følge i tiden framover.

Med vennlig hilsen

Espen Dag Rydland

Fung. eiendomsdirektør

Heidi Leander Neilson

seksjonssjef plan og miljø

Vedlegg

20210922_NGI_Sluttrapport statsforvalter

Mottakere:

Statsforvalteren i Oslo og Viken

Postboks 325

1502

MOSS

Dokumentet er godkjent og ekspedert elektronisk

Saksframlegg

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
45/21	Havnestyret	20.10.2021

Arkivsak: 21/10324 - 4

Saksbehandler: Ole Thomas Berge / juridisk sjef

Havnedirektørens orientering

Saken gjelder:

Under denne saken blir det gitt informasjon om ulike enkelttemaer hvor det er viktig at havnestyret har kunnskap, men hvor sakskomplekset ikke er så omfattende at det blir riktig å utforme egen styresak. Saken omtaler ikke beslutningssaker og det foreslås at det treffes følgende vedtak:

«Havnestyret tar redegjørelsen til orientering.»

Til styremøte 20.10.2021 ønsker havnedirektøren å gi følgende orienteringer:

Status utbyggingsavtaleforhandlinger Filipstad

Den 29.09.2021 ble det gjennomført et møte mellom Byrådsavdeling for byutvikling og grunneierne (Oslo Havn og Bane NOR Eiendom). Under møtet fortsatte partene diskusjoner fra tidligere møter om hvilke temaer som bør være gjenstand for drøftelser under forhandlingene. Sentrale temaer kommer til å bli:

- Byrommene, bl.a. spørsmål om finansiering, forskuttering av utgifter og endringer i forhold til de postene som er inkludert i avtalt infrastrukturbidrag.
- E18 tunnel, bl.a. Oslo kommunes finansiering av prosjektet, forskuttering av infrastrukturbidrag og klausul for tilbakebetaling av beløp dersom lokket ikke blir realisert.

- Avfallssug, blant annet finansiering, organisering og eierskap

Fra og med neste møte legges det opp til å begynne å diskutere det materielle innholdet om byrommene.

Saksbehandler: Juridisk sjef Ole Thomas Berge

Orientering om Altinn

Altinn er en internettportal for digital dialog mellom næringslivet, privatpersoner og offentlige etater. HAV mottar og sender et stort antall skjemaer, dokumenter og vedtak årlig gjennom Altinn. Altinn er derfor viktig for en effektiv saksbehandling mot det offentlige.

Styremedlemmer vil normalt ikke ha behov for å gå inn i HAVs postboks i Altinn. Havnestyret har imidlertid tilgang til HAVs postboks i Altinn. Styremedlemmene har rollen "utfyller/innsender" på HAVs side i Altinn med lesetilgang til alle meldinger HAV mottar fra offentlige etater. Altinn inneholder viktige meldinger for saksbehandlingen i HAV, og administrasjonen ber derfor styremedlemmer om å ikke foreta seg noe som kan forstyrre saksbehandling hvis de er inne på Altinn. Styremedlemmer har mulighet til å svare på skjemaer HAV er pålagt å svare på, men dette skal ivaretas av saksbehandler i HAV.

Dersom styremedlemmer ønsker å være orientert om meldinger og saksbehandling i Altinn, er det mulig å se meldingsoversikten og lese de enkelte meldingene. Det understrekes imidlertid at styremedlemmene ikke skal behandle meldinger eller involvere seg direkte i saksbehandlingen via Altinn. Styremedlemmer skal ikke under noen omstendigheter slette mottatte meldinger i Altinn, selv om systemet gir adgang til dette.

Saksbehandler: Finansdirektør John Larsen

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret tar redegjørelse til orientering.

Ingvar Meyer Mathisen
havnedirektør

Ole Thomas Berge
juridisk sjef

