

Oslo Havn

Årsberetning 2021

VI BYGGER HAVNA FOR
FREMTIDENS GENERASJONER



Oslo

INNHold

Havnedirektørens leder	2
Ansvarsområde	4
Administrasjonen	5
Havnestyrets beretning 2021.....	6
Situasjonen i 2021.....	8
Åpnet modernisert og utvidet containerhavn	10
Mine barn skal se at jeg gjorde en forskjell	12
Nye elektriske stablekraner	14
Jernbane – en ubrukt løsning.....	15
Bygger kaier for de neste 100 år	17
Møt kaireperatørene	18
Enovastøtte til landstrøm.....	20
Hvor skal fergene ligge?	22
Annerledes år for fergeselskapene	24
Ny akevittbar ved Oslos attraktive sjøfront.....	26
Døpte hybrid oppsynsbåt.....	28
Bekkelagsbadet fikk pris	29
Styrke sjøtransportens rammebetingelser.....	30
Effektiv og veldreven havn	34
Miljøvennlig havn og sjøtransport.....	35
Bidra til Oslo som attraktiv by	36
Styring og kontroll	38
Regnskap og budsjett	40

VEDLEGG	47
---------------	----

Betegnelser

Oslo Havn KF - Kommunalt foretak
Oslo Havn - administrasjonen
Oslo havn - det geografiske området

Redaksjonen

Tekst og foto: Oslo Havn
Redaksjon: Siv Ellen Omland,
Tore Beitveit og John Larsen.
Grafisk design: Solvor Stormark i Designverket.

Oslo Havn

Postboks 230 Sentrum, NO-0103 Oslo
Besøksadresse: Akershusstranda 19

www.oslohavn.no



FOTO: LARS KRINGSTAD

Havnedirektøren

2021 var et aktivt og utviklende år i Oslo Havn, men også igjen et år preget av pandemien. Gjennom havna vår forsynes byen og landet med samfunnskritiske varer, som medisiner, drivstoff og matvarer – så vel som annet gods – til både Oslo og store deler av landet. Oslo Havn har sammen med våre kunder, Oslo kommune og andre jobbet målrettet for å opprettholde en sikker forsyningslinje til Oslo og omliggende regioner.

Vår visjon er «Oslo Havn, verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn». Logistikken har vært effektiv, også under pandemien. Yilport Oslo ble kåret til en av verdens mest effektive containerterminaler i en tid det har vært store forsinkelser i containertrafikken internasjonalt. Rangeringen ble foretatt av Verdensbanken og analyseselskapet IHS Markets. Den bynære havna er viktig for veldig mange. Varene og gods skal frem, og da er det viktig å huske på at «Sjøveien er miljøveien». For Oslo Havn er det viktig å nå målene i nullutslippsplanen. Vi planlegger for 85 prosent reduksjon i klimagassutslippene innen 2030 og for å bli nullutslippshavn på sikt.

Det ble omlastet 5,34 millioner tonn gods i 2021 mot 5,49 millioner tonn i 2020 og 6,10 millioner tonn i



har ordet

**Havnedirektør
Ingvar M. Mathisen**



2019. Mesteparten, ca 80 prosent eller 600 000 tonn, av reduksjonen i godsvolum kan tilskrives koronaeffekten, hovedsakelig som følge av reduserte mengder med flydrivstoff og fergegods. Utenriksfergene kunne i lange perioder ikke trafikkere som normalt, nesten alle cruiseanløpene ble kansellert og charterbåter og restauranter har hatt krevende tider. Nedgang i flytrafikken førte til redusert aktivitet i oljehavna. I vanskelige tider er det ekstra viktig for Oslo Havn å jobbe for gode kundeforhold i tiden som kommer.

Derimot ble det vekst både innenfor bilimport og atter en «new all-time high» for containertrafikken, som endte på 291.453 TEUs (20 fots containerenheter), som er ti prosent opp fra 2020. Europalasten, det vil si gods med opprinnelse i Europa, økte med nærmere ni prosent siden 2020. Containerterminalen Yilport Oslo har hatt en vekst på hele 41 prosent siden oppstarten i 2015. Oslo Havn har nå ca. 50 prosent av containervolumene i Oslofjorden (t.o.m. Kristiansand) mot ca. 40 prosent i 2017. Det er Oslo som står for veksten i containersegmentet i Oslofjorden samlet sett, mens totalvolumet i de andre havnene enten er stabilt eller har hatt en reduksjon.

Havnestyret ba i 2021 administrasjonen om å legge frem forslag til revidering av strategiplan. Selv om gjeldende strategiplan er ambisiøs nok, er det for stort avvik mellom investeringsplaner for å realisere målene og tilgjengelig finansiering. Når eier i tillegg har uttrykt forventninger til at Oslo Havn skal bygge utbyttekapasitet, så må Oslo Havn bli mer forretningsorientert. Vi arbeider nå for å bedre inntektene, kutte kostnader og bli mer effektiv i alt vi gjør.

I denne årsberetningen kan du lese om viktige høydepunkter for Oslo Havn. Bli med da byråd for næring og eierskap Victoria Marie Evensen åpnet Yilports nye administrasjonsbygg og stableområde for containere i november. Oslo Havn prosjekterte utvidelsen. Vår kollega Maren Bengtson forteller at prosjektlederjobben for henne betyr å gjøre en forskjell for miljøet og barna hennes i fremtiden, samt flere andre historier.

Det er viktig for Oslo å ha en bynær havn da det er bra for klimaet, miljøet og naturmangfoldet. Neste gang du ser et containerskip i Oslo Havn, vit at det kutter ti kilometer kø med lastebiler på veiene og reduserer sjansen for trafikkulykker.

Ansvarsområde

Oslo Havn KF (heretter Oslo Havn) er et kommunalt foretak under Byrådsavdeling for næring og eierskap (NOE). Vedtektene er vedtatt av Oslo bystyre.

Formålet

- sørge for effektiv og rasjonell havnedrift
- tilrettelegge for effektiv og miljøvennlig sjøtransport
- føre oppsyn med trafikken i kommunens sjøområde
- forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte
- overholder internasjonale krav til havnesikkerhet

Visjon

«Verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn».

Strategiske mål

1. Mer transport på sjø
2. Effektiv og veldrevet havn
3. Miljøvennlig havn og sjøtransport
4. Bidra til Oslo som bærekraftig by

Havnestyret vedtok i 2021 å revidere strategiplan for Oslo Havn 2019 – 2034. De fire målene og visjonen skal bestå, men det må jobbes mer strategisk med å balansere offentlige forvaltningsoppgaver og kommersiell havnevirksomhet. Det trengs en bedre balanse mellom inntekter, kommunens forventninger til utbytte og behov for fremtidige investeringer. Oslo Havn er underlagt Havne- og farvannsloven.

Havnekapital

Havnekapitalen består av alle havnas eiendeler, eiendommer og kapital. Den er opparbeidet over lang tid gjennom brukerfinansiering, og skal bidra til at målene for havna oppnås.

Brukerbetaling kommer fra de som benytter havnas infrastruktur, både havnekunder og andre leietagere. Avkastning på havnekapitalen kommer fra trafikkinntekter, leieinntekter, salg av byutviklingseiendommer, samt forvaltning og utvikling av eiendom.

Finansiering

Oslo Havn finansieres ikke av skattebetalerne. Virksomheten mottar ingen form for tilskudd til drift og investeringer, men finansieres i sin helhet gjennom løpende brukerbetalinger.

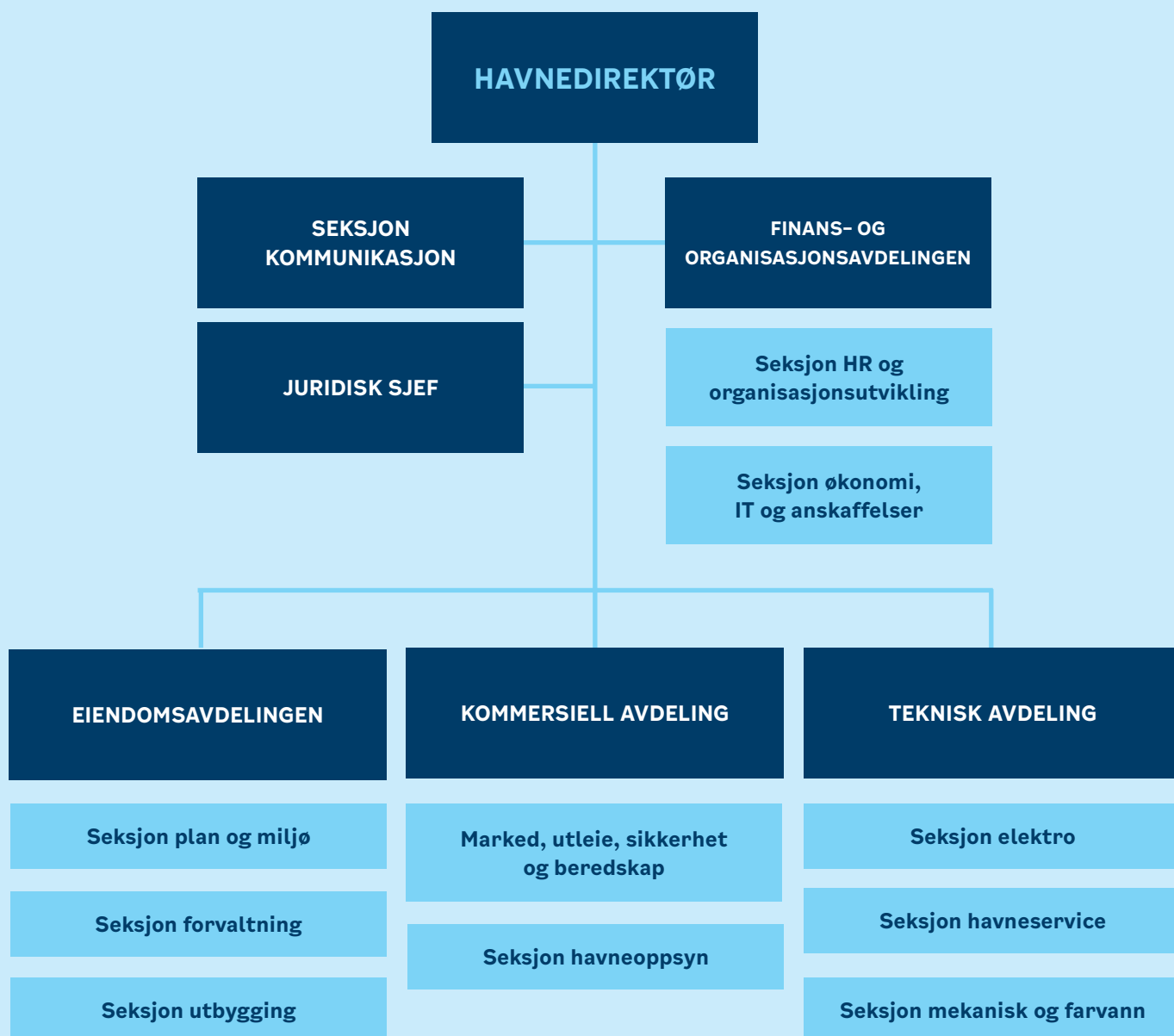
Oslo Havn har gjennom en årrekke evnet å holde prisene på havnens tjenester på et lavt nivå, for å bidra til å gjøre havnevirksomheten og sjøtransport til Oslo konkurransedyktig. I tillegg er utbytte fra byutvikling gjennom Hav Eiendom en viktig finansieringskilde for utvikling av havneinfrastrukturen. Oslo Havn mottok kr 130 millioner i utbytte fra Hav Eiendom i 2021.

HAV Eiendom AS

Oslo Havn forvalter og utvikler eiendom i Bjørvika gjennom det heleide datterselskapet HAV Eiendom AS. Det kommersielle eiendomsselskapet skal bidra til å utvikle en bærekraftig fjordby. Utbyttet skal finansiere fremtidig havneinfrastruktur. Les mer i virksomhetens egen årsberetning.

Organisasjonen

Oslo Havn KF hadde 101 faste stillinger, 2 ansatte på deltid og 5 ringevikarer pr. 31. desember 2021.



Havnedirektøren er øverste leder med to stabsfunksjoner: Kommunikasjonsseksjonen og juridisk fagsjef.

Kommersiell avdeling har ansvaret for kommersielle aktiviteter, kundekontakt og krisestab. I avdelingen inngår Havneoppsyn, som administrerer sjøtrafikken og bruk av kaiene.

Eiendomsavdelingen prosjekterer bygg- og uteområder, jobber med klima- og miljøtiltak. Avdelingen består av seksjonene Forvaltning, Plan- og miljø og Utbygging.

Teknisk avdeling ivaretar den daglige driften og infrastrukturen av havnas bygg og arealer. Avdelingen rydder søppel på land og i vann. Består av seksjonene Elektro, Mekanisk - og farvann og Teknisk havneservice.

Finans- og organisasjonsavdelingen har ansvaret for virksomhetsstyring og støttefunksjoner. Består av seksjonene HR- og organisasjonsutvikling, Økonomi, IT og anskaffelser, samt Compliance.



Marthe Scharning Lund

Havnestyrets beretning 2021

Havnestyrets arbeid gjennom 2021 har vært preget av arbeidet med store strategiske prosesser med avgjørende betydning for utviklingen av Oslo Havn KF. Havna skal løse viktige samfunnsoppdrag på vegne av Oslo kommune, samtidig som havnas fysiske tilstedeværelse i sentrale områder av byen skal utvikles til det beste for befolkningen.

De neste årene skal store deler av havnedriften flytte ut av Byhavna og til Sydhavna, slik at disse områdene kan byutvikles. I Sydhavna skal havnedriften effektiviseres og utføres på langt mindre arealer enn tidligere. Dette vil kreve omfattende investeringer. I 2020 ble det utarbeidet en rapport av konsultentselskapet EY, som slo fast at det var et betydelig gap mellom inntekter og planlagte investeringer i strategiperioden frem til 2034. Styret satte derfor i 2021 i gang en større revidering av strategiplanen. Gjennom året har styret arbeidet med å sikre økonomiske rammer og tydelige kriterier for prioritering av prosjektene som er planlagt. En revidert havnestrategi vil vedtas i løpet av andre kvartal 2022.

I 2020 vedtok Oslo bystyre endelig en områdeplan for byutviklingen av Filipstad. Oslo Havn er en stor grunneier. Derfor har styret i 2021 satt i gang en prosess for å beslutte hvordan Oslo Havn skal organisere denne utviklingen. Målet er å sikre en optimalisering av verdiene som ligger i disse svært verdifulle tomtene, samt legge rammer for byutvikling. Arbeidet har derfor fokus på å finne en fleksibel modell som gir Oslo Havn og Oslo kommune styring og kontroll på utviklingen.

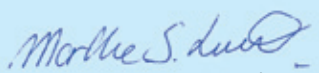
Et annet område som styret i Oslo Havn har jobbet med er utredningen om hvor utenriksfergene skal lokaliseres i fremtiden. For styret har det vært viktig å sikre at utredningen særlig belyste Oslo Havns behov for arealer til godshåndtering, klima- og miljøutfordringer knyttet til de ulike alternativene, samt konsekvensene for Oslo Havns økonomiske handlingsrom. Utredningen, som ble gjennomført av PBE, Oslo Havn og konsultentselskapet COWI, ble sendt på høring i oktober 2021.

Et kontinuerlig og viktig arbeid for styret er å sikre at Oslo Havn har gode systemer for revisjon, risikostyring og kontroll. Styret har derfor i 2021 etablert en internrevisjonsordning og knyttet til seg PWC som internrevisor. For å sikre at arbeidet med revisjon og risikostyring følges opp på en god måte i det løpende arbeidet, er det i løpet av året også etablert et revisjonsutvalg i styret.

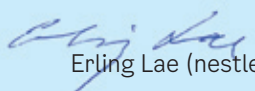
På ekstraordinært foretaksmøte 6. januar 2021 ble det oppnevnt nytt havnestyre, som hadde sitt konstituerende møte 14. januar 2021. Havnestyret har i 2021 avholdt 9 møter hvor totalt 57 saker har vært behandlet.

Hilsen styreleder
Marthe Scharning Lund

Havnestyret har i 2021 hatt følgende sammensetning:



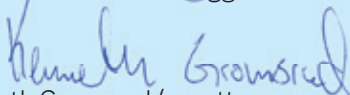
Marthe Scharning Lund (styreleder)



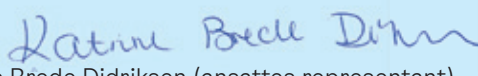
Erling Lae (nestleder)



Siri Hov Eggen

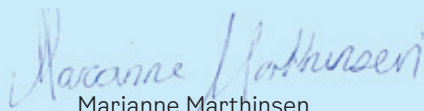


Kenneth Gromsrud (ansattes representant)

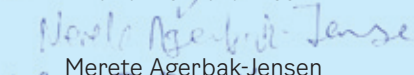


Katrine Brede Didriksen (ansattes representant)

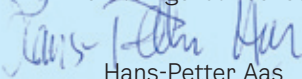
Varamedlem Sjur Strand



Marianne Marthinsen



Merete Agerbak-Jensen



Hans-Petter Aas



Tom Haugvad



Geir Rognlien Elgvin



Situasjonen i 2021

Koronasituasjonen påvirket aktiviteten i Oslo havn i 2021. Det var nedgang i den totale godsmengden, i antall anløp og passasjerer. Mange av våre kunder har hatt utfordringer. Oslo Havns driftsresultat ble likevel bedre enn året før. Det skyldes økt statlig støtte, økte leieinntekter og en gledelig vekst i containertrafikken på 10 prosent.

I 2021 fikk Oslo Havn statlig koronatilskudd for bortfall av inntekter i 2020. I tillegg fikk vi tilsagn om tilskudd fra Enova til bygging av landstrømanlegg for cruise- og containerskip, tilskudd fra Kystverket til utvikling av digital infrastruktur, samt midler fra Miljødirektoratets Klimasatsprogram.

Fra havner i Europa kommer flere containere målt i TEU til containerterminalen Yilport Oslo. TEU er en standardisert container, som er 20 fot lang, samt 8 fot bred og høy. Begrepet illustrerer lastekapasiteten til et skip. Siden åpningen av Yilport i 2015 har europalasten økt med hele 41 prosent. Derfor har Oslo Havn finansiert utvidelse av containerterminalen, nye kraner og administrasjonsbygg i 2021. Samtidig har Oslo Havns eget administrasjonsbygg på Vippetangen vært under rehabilitering og skal være innflyttingsklart sensommeren 2022.

Bystyrets Fjordbyvedtaket (år 2000) førte til at havnearealer ble avgitt til byutvikling. Midler fra byutviklingen skulle gå til å effektivisere Sydhavna. Oslo Havn skal bli verdens mest miljøvennlige og arealeffektive havn på stadig mindre plass. Samtidig skal en voksende by og halve Norges befolkning forsynes med varer. Dette ble også et viktig tema i 2021 gjennom den såkalte fergeterminalutredningen (UFU). Her ble det vurdert hvor en samlet fergeterminal kan lokaliseres i fremtiden. Oslo bystyre vil trolig behandle saken i 2022.

Oslo har fått en flott fjordby med flere boliger, arbeidsplasser og havnepromenade. Samtidig er det utfordringer når befolkningen bor nærmere industrivirksomheten i havneområdene. Det stiller store krav til Oslo Havn. Havna har jobbet for å være en god nabo i byen. Ansatte har jobbet kontinuerlig med å utbedre sikkerheten, redusere støy, holde arealene rene og pene, rydde søppel i fjorden og vektlegge estetikk i nye prosjekter. Samtidig har de jobbet målrettet for å redusere havnas miljø- og klimautslipp. I 2021 viser statistikken at utslippene fra Oslo Havn egen virksomhet er sterkt redusert.

Det er en stor miljøfordel ved en bynær havn. Varene kommer først den miljøvennlige sjøveien. Så fraktes de kortreist frem til vareeierne. Det betyr mindre trafikk og

færre lastebiler på veiene. Jo færre trailere, dess bedre for miljøet og trafikksikkerheten.

Det sentrale Østlandet vil trenge flere varer i årene som kommer. Det er hensiktsmessig å sørge for at en voksende by får varene sine på en mest mulig miljøvennlig måte.

Samtidig er havna i Oslo i en særskilt posisjon, siden hovedstaden er av stor betydning for hele landet. Oslo havn har en viktig betydning som nasjonal og europeisk stamnetthavn. En stamnetthavn spiller en viktig rolle i transportnettverket og har et betydelig godsomslag. Staten skal ha ansvar for infrastrukturen som knytter havna til det nasjonale stamnettet.

De siste årene har det vært stor import over havna, men lite eksport. Dette kan endre seg i fremtiden. Sterkere næringsutvikling på Østlandet kan gi mer behov for havnearealer til eksport.

Den såkalte sirkulærøkonomien kan få større betydning i fremtiden. Det betyr at avfall vil bli ansett som en ressurs. Produkter lages av materialer som kan gjenvinnes. Slik reduseres klimautslippene. Det vil kreve havnearealer når produkter i sirkulærøkonomien skal inn og ut av Oslo havn. Eksempler på produkter er avfall, stål og overskuddsmasse fra byggeprosjekter. I fremtiden blir overskuddsmasse fra store byggeprosjekter i Oslo betydelig; som nytt regjeringskvartal, Fornebubanen og ny vannforsyning. Massene kan gjenvinnes i sirkulærøkonomien og fraktes sjøveien over havna.

Oslo Havn har i 2021 jobbet for tilrettelegging av landstrømanlegg. I fremtiden kan energiformer som naturgass (LNG), hydrogen og ammoniakk bli viktige i skipsnæringen. Det vet vi ikke ennå, men Oslo må ha havnearealer for å kunne ta i bruk nye, mulige energiformer. De neste generasjonene må også ha arealer til å til å utvikle havna.

Det må gjøres betydelige investeringer for å legge til rette for økt sjøtransport og havnerettet næringsutvikling. Oslo Havn skal ha god kapasitet og høy effektivitet. Samtidig som veksten og lønnsomheten skal opp, må klimautslippene ned. Det krever store investeringer i infrastruktur som reduserer utslipp fra tunge kjøretøy og skip.

Åpnet modernisert og utvidet containerhavn

Oslos containerhavn, Yilport på Sjursøya, ble utvidet for å ta imot flere varer. 22. november 2021 åpnet det nye administrasjonsbygget og stableområdet for containere.

Siden starten i 2015 har containervolumet hos Yilport Oslo vokst med 41 prosent. Containerhavna er kåret til en av de mest effektive i verden.

- Oslo er en havneby med en av verdens mest effektive containerhavner. Containerhavnen er tilnærmet utslippsfri. I dag feirer vi Yilports nye administrasjonsbygg og en helt ny stack (stableområde for containere). Jeg er glad for å klippe snoren og markere en begivenhet som er så viktig for Oslo og Østlandet. Terminalen skal vokse sammen med byen. Utvidelsen sørger for at flere varer kommer sjøveien, så antall lastebiler på veiene reduseres. Ett containerskip tilsvarende en rekke av ti kilometer med lastebiler som gjerne står i kø. Målet er å redusere antallet lastebiler på veiene i hele Europa og ikke minst få vareeierne til å benytte sjøtransport, sa Victoria Evensen, byråd for næring og eierskap, og la til;

- Containerterminalen har hatt en fantastisk utvikling, men er langt fra ferdig. Vi vet ikke hvordan terminalen eller Sjørsøya ser ut når byens barn er voksne. Men vi vet at vi må legge til rette for fremtidens sjøtransport slik at det også finnes arealer til logistikk som passer for Oslo og Østlandet om femti år. Jeg vet at Oslo Havn jobber for å bli mer effektiv på liten plass. Jeg vet også at det vil være behov for større arealer til en voksende containerterminal og næringsvirksomhet på Sjørsøya.

Blant de mest effektive

Byråden viste til en artikkel i Moderne Transport.

- Yilport er blant de mest effektive containerterminalene i verden, et hestehode foran terminalen i f.eks. Göteborg. Effektivitet er avgjørende i et markert preget av usikkerhet og forsinkelser i det oversjøiske containermarkedet. Verdensbanken og analyseselskapet IHS Markets rangering over containerhavner viser at ved Yilport ligger ikke skipene i kø, som vi kan lese skjer i andre havner.

Næringsbyråden sa at havnevirksheten betyr mye for næringslivet i Oslo og Østlandet. Halve Norges befolkning nås innen tre timers kjøring fra havna. Den direkte og indirekte aktiviteten i havna er grunnlag for nærmere 3000 årsverk.

Victoria Marie Evensen uttrykte stolthet over at Yilport er nesten utslippsfri med elektriske kraner, trucker og mindre kjøretøy. Snart vil el- teknologien være så godt utviklet at den dekker alle behovene.

- Satsing på grønn teknologi bidrar til å gjøre sjøtransporten, som allerede er miljøvennlig, enda mer miljø- og klimavennlig. Det er viktig i en havneby som Oslo, og for en by som har en av verdens mest effektive containerterminaler, sa byråden.

Strategisk viktig

Havnestyreleder, Marthe Scharning Lund, sa at havna er en viktig strategisk virksomhet. Oslo er en viktig havneby for hele Østlandet og Norge. Sjøtransporten er den mest energieffektive måten å transportere varer på.

- Yilport er kåret til å være i verdenstoppen når det gjelder effektivitet. Siden oppstarten har containervolumet (TEU) økt med over 41 prosent. Effektivitet er et hovedmål for havna og bystyret. Godt samarbeid gir gode resultater, sa Marthe Scharning Lund.

Havnestyrelederen gratulerte med nytt administrasjonsbygg. Her får de ansatte større og mer moderne arealer, samt solceller på taket og i fasaden. Containerterminalen er utvidet med nytt stableområde for containere, etter at deler av Sjørsøyabassenget er fylt ut.

- Neste gang skal vi utvide med å fylle ut resten av Sjørsøyabassenget og utvide stableområdet, sa havnestyrelederen.

Hun viste til at nye kraner, nytt administrasjonsbygg og nytt stableområdet (stack) er en betydelig investering på om lag kr. 170 millioner.

- Det er dyrt å drive havn, men det er viktig. Inntekter for byutvikling skal brukes til å investere her i Sydhavna. Vi skal bygge en fremtidsrettet og effektiv, miljøvennlig havn i Oslo, og vi skal fortsette å investere store beløp. Det er stort å stå her i dag og vite at vi har en effektiv operatør, økt containervolum og grønne prosjekter som tar ned klimautslippene, sa havnestyreleder Marthe Scharning Lund.



Klippet snor: Næring og eierskapsbyråd Victoria Marie Evensen åpnet utvidelsen av terminalen. Hun sa i sin tale at Oslo er en havneby som frakter stadig mer gods sjøveien. Det reduserer lastebiler på veiene. Terminalen skal vokse sammen med byen. Til venstre teknisk direktør Svein Olav Lunde, teknisk direktør Oslo Havn, havnedirektør Ingvar M. Mathisen, byråd for næring og eierskap, Victoria Marie Evensen og Oslo Havns styreleder Marthe Scharning Lund. FOTO: JOHNNY SYVERSEN.

Godt samarbeid

Maiken Solemdal, markedssjef i Yilport, viste til den sterke utviklingen siden starten i 2015. Yilport er stolt over 41 prosent vekst i containervolum (TEU).

De har investert i automatisk gate, elektriske trucker og mer miljøvennlig løfteutstyr. Nå er Yilport nær med å oppnå ambisjonen om å bli en nullutslippsterminal.

- Yilport takker for det gode samarbeidet med Oslo Havn, og ikke minst rederiene for den suksessen vi har hatt med å flytte gods fra vei til sjø. Vi har over flere år hatt en dialog med Oslo Havn, som gjør at vi i dag kan åpne en ny containerstack og et mer miljøeffektivt administrasjonsbygg. Det er viktig for oss i det store grønne miljøbildet. Oslo Havn har gjort store investeringer, som er viktig for vår kapasitet til å ta den fremtidige veksten vi forventer i årene fremover. Takk for at vi er godt rustet, for i enda større grad bidra til det grønne skiftet, og ta mer gods fra vei til sjø. Vi gleder oss til fortsettelsen sammen med dere, sier Maiken Solemdal, markedssjef i Yilport Oslo.

Oslo Havns prosjektleder for nytt administrasjonsbygg var seksjonssjef Erling Jenssen. Prosjektleder for utvidelse av containerterminalen var Maren Bengtson.

FAKTA OM NYTT BYGG OG STABLEOMRÅDE

- Yilport får ca. 1 385 m² større areal enn tidligere. Containerhavna dekker nå et areal på nesten 164 dekar, som også omfatter tomcontainerdepot og skur til omlasting.
- Området skal brukes til en mer effektiv håndtering av containere ved at man nå har plass til ytterligere tre elektriske stablekraner på gummihjul- også kalt RTG (Rubber Tyred Gantry cranes). I alt er det 11 stablekraner på terminalen.
- Nytt administrasjonsbygg er på 778 m² og inneholder havnas første pilotprosjekt med solcelleteknologi på taket og i fasaden.



Havnetrioen feiret at utvidelsen av containerterminalen ble fullført i 2021. F.v. Prosjektleder Hege Stusvik i entreprenørselskapet NRC, prosjektleder Maren Bengtson i Oslo Havn og markedsjef Maliken Solemdal i Yilport Oslo. FOTO: JOHNNY SYVERSEN.

Mine barn skal se at jeg gjorde en forskjell

Bli med Maren Bengtson til Oslo Havn i 2030. Det kan kjennes lenge til, men det er et kort perspektiv når havna skal omstilles så sjøtransporten blir enda mer utslippsfri.

Da vil barnet til gravide Maren Bengtson (29) være åtte år gammelt. Hun er sivilingeniør i bygg- og miljøteknikk og prosjektleder i Oslo Havn. I 2021 ledet hun prosjektet som utvidet containerterminalen Yilport, slik at flere varer kommer den mer miljøvennlige sjøveien og redusere trailertrafikken inn til Oslo.

- I 2030 vil jeg ta med min eldste datter på 10 år og min nå ufødte sønn på åtte år til havna og fortelle om hva jeg gjorde for å bidra til at de får en mer miljøvennlig oppvekst. Det er viktig for meg å ha en jobb der jeg kan bidra til mindre klimautslipp og bedre miljø. Når jeg har barn, blir det enda viktigere for meg å se tilbake og vite at jeg gjorde en forskjell, sier Maren.

Hvordan tror du Sydhavna er i 2030 og 2050?

- I 2030 tror jeg at havna allerede har vært tilnærmet utslippsfri lokalt i fem år. Oslo Havn har kommet langt i grønn omstilling, og har elektrifisert egne biler og båter. Vi jobber videre med spennende prosjekter for å gjøre havna mer miljøvennlig og bærekraftig i global betydning. Miljøtiltakene skal påvirke hele livsløpet. I 2050 tror jeg havnedriften er lagt til rette for utslippsfrie skip, som benytter mange mulige energiformer, som landstrøm, batterier, solceller, kanskje ammoniakk og hydrogen. Vi vet jo ikke nå så mye om hvilke energiformer som vil dominere.

I 2050 er jeg 58 år og har kanskje vært med på mange prosjekter som bidrar til en grønnere skipsfart, sier Maren. Hun har spesialisert seg innen marin byggeteknikk ved NTNU. Prosjektlederjobben i Utbyggingsseksjonen i Oslo Havn KF er hennes første stilling.

Hva vil Sydhavna bety for Oslo og Østlandet i fremtiden?

- Ei bynær havn gjør varene mer kortreiste og reduserer trailertransport og klimautslipp. Å sikre forsyningskjeden er helt nødvendig for at Østlandsregionen skal få det hver og en av oss trenger for å kunne leve et godt liv. Yilport opererer containerterminalen og er et viktig knutepunkt for store deler av Norges befolkning. Derfor må Yilport også bidra til presse frem bærekraftige løsninger, som elektrisk utstyr. Samtidig bidrar Yilport til bærekraft ved å drive effektivt på lite areal og finne nye løsninger for effektivisering.



Maren Bengtson, ansatt i Oslo Havn, ledet et prosjekt som førte til større containerterminal hos Yilport Oslo. - Ei bynær havn bidrar til mindre utslipp. Det er viktig for meg å fortelle mine barn at jeg gjorde en forskjell for å redusere klimautslippene, sier Maren. Hun er sivilingeniør i bygg- og miljøteknikk. FOTO: JOHNNY SYVERSEN.

Hvordan bør byggebransjen bidra til reduserte utslipp?

- Entreprenørene og byggherrene i næringen har sammen et stort ansvar, for å finne gode, bærekraftige løsninger. Byggherrene må pushe entreprenørene til å prestere på bærekraftige løsninger, og entreprenørene må være oppfinnsomme og nysgjerrige på å teste ut ny teknologi og nye metoder.

Du var prosjektleder for bygging av nytt stableområde for containere (stack). Der jobbet du sammen med en kvinnelig prosjektleder i entreprenørfirmaet NRC. Hva tenker du om kvinners fremtid i byggenæringen?

- Det var et veldig fint samarbeid med den kvinnelige prosjektlederen. Hun har en sterk personlighet, som både holdt styr på prosjektet sitt, og som utfordret oss som byggherre på en god måte. Det viktige for meg er å jobbe på en måte som jeg er komfortabel med, slik at jeg yter mitt beste. Sammen med de andre i prosjektene synes jeg at dette har gått veldig fint, og jeg har ikke opplevd noen problemer med å jobbe i et tradisjonelt mannsdominert miljø. Kvinner bør opp og frem i byggenæringen, på alle nivåer. Det bør være kjønnsbalanse også i denne næringen. Jeg tror kvinner har mye å tilføre næringen. Samtidig mener jeg fokuset bør være at vi alle arbeider godt sammen og spiller på lag når vi løser problemer i prosjekter, sier prosjektleder Maren Bengtson i Oslo Havn KF.

Nye elektriske stablekraner til Norges største containerhavn

Tidlig en lørdag morgen i mai kom tre elektriske stablekraner sjøveien til Oslos containerhavn på Sjursøya. Lasteskipet Aal Pusan startet ferden fra Taicang i Kina.

De helelektriske kranene vil bidra til økt kapasitet og effektiv containerhåndtering. Kranene ble designet og bygget på Kalmars fabrikker i Taicang og Jingtso, utenfor Shanghai i Kina. Ferdig montert ble de løftet i land av skipskraner på Aal Pusan.

- De nye kranene går på gummi hjul og leveres klare for fjernstyring når operatøren Yilport Oslo velger å ta det i bruk. De kan også styres manuelt fra en førerkabin. Kranene bidrar til å gjøre driften mer bærekraftig, sikrere og raskere, sier Svein Olav Lunde, teknisk direktør i Oslo Havn.

FAKTA OM RTG-KRANENE

(Rubber Tyred Gantry crane)

- Stablekraner på gummi hjul som brukes til å samle containerne i store containerstacker i bakområdet på terminalen. Kranene er viktige for å optimalisere areal og operasjon
- koster ca 60 millioner kroner
- Hver kran veier 161 tonn og er 28 meter høy



SYDHAVNA SKAL SIKRES ENDA BEDRE



Siden 2019 har Oslo Havn jobbet med områdesikring (perimetersikring) av Sydhavna. I 2021 har Oslo Havn jobbet med å forbedre adgangskontrollen og kameraovervåkingen.

- Omlag 35 ulike leietakere i Sydhavna har ulike krav til sikkerhet. Flere omfattes av storulykkeforskriften. Samtidig

transporteres omlag 40 prosent av landets nasjonale drivstofforsyning gjennom Sydhavna. Det er jevnlig jernbaneavganger med drivstoff til flyene på Oslo Lufthavn Gardermoen, sier sikkerhets- og beredskapsrådgiver Katrine Brede Didriksen i Oslo Havn.

Ukentlig har Sydhavna cirka 35 skipsanløp. Hver eneste dag passerer cirka 1.500 kjøretøy inn og ut via den eneste kjøreveien som gir tilgang til området. Det vesentligste av trafikken er tungtransport som kjører som kjører containere. Et stort antall kjøretøy transporterer i tillegg tørrbukk og stykk gods. God sikkerhet er nødvendig for å forebygge ulykker og hindre at uvedkommende får adgang til havna.

Endelig perimetersikring av Sydhavna ligger enda noen år frem i tid og krever blant annet endring av veistruktur og større utbygginger.

Jernbane – en ubrukt løsning

Sydhavna har potensiale for den største godsoverføringen fra vei til jernbane som eksisterer i Norge i dag.

Ved etablering av et jernbanetilbud er det realistisk at nærmere 30 prosent av containervolumet kan transporteres utslippsfritt mellom Sydhavna og Alnabru. På sikt kan potensialet være enda større, sier kommersiell direktør i Oslo Havn, Einar Marthinussen.

Mulighetsstudiet «Intermodal Oslo» ble offentliggjort i 2021. Det viser at det er realistisk å etablere et

kommersielt konkurransedyktig tilbud for godstransport i Sydhavna.

- Oslo Havn ønsker å bidra til godsoverføring fra vei til jernbane. Vi er i dialog med Jernbanedirektoratet for å finne praktiske og økonomiske løsninger for å utnytte jernbanespooret i Sydhavna bedre enn vi gjør i dag, sier Marthinussen.

Kun flydrivstofftoget til Gardermoen benytter jernbanespooret i Sydhavna. All transport av gods inn og ut av Sydhavna foregår med lastebil.

Mulighetsstudiet er gjennomført som et samarbeidsprosjekt mellom Oslo Havn, Yilport Oslo og CargoNet.

FOTO: LARS KRINGSTAD - YILPORT OSLO



NY RUTE TIL OSLO



Containerrederiet Viasea startet i mai en ny, direkte rute fra Immingham i England.

Containerskip vil anløpe fire norske havner på sin ukentlige rute: Oslo, Moss, Larvik og Kristiansand.

Containerrederiet Viasea har de siste årene bidratt betydelig til at gods fra Europa i økende grad har tatt den miljøvennlige sjøveien til Oslo. Den nye ruten vil bidra til å forsterke en allerede positiv utvikling i «ShortSea» volumene over Oslo havn.

NORSK DIGITAL HAVNEINFRASTRUKTUR



Kystverket ga i 2021 tilskudd til prosjektet «Norsk digital havneinfrastruktur». Oslo Havn ble prosjekteier.

Tilskuddet på kr 18 millioner skal brukes til investering i effektive og miljøvennlige havner. Ni havner og Kartverket skal samarbeide om å

etablere en datastruktur for operasjonelle verktøy og fremtidige autonome havneoperasjoner. Grieg Connect er leverandør. Løsningen skal gjøres tilgjengelig for alle norske havner. Målet er redusert liggetid for laste- og tankskip og redusert ventetid for store kjøretøy. Det kan gi store kostnadsbesparelser og redusere klimautslippene.

- Å flytte gods fra vei til sjø er et viktig klima- og samfunnsmål. For Oslo Havn betyr det å øke kapasiteten i godshavna, sier Espen Dag Rydland, fungerende eiendomsdirektør.



Bygger kaier for de neste 100 år

Oslo Havn bygger og oppgraderer kaier for fremtidige generasjoner. De neste fire årene kan Oslo Havn måtte bruke omlag 500 millioner kroner på oppgradering av eksisterende kaier og bygging av nye.

- Kaiene må vare i hundre år og sikre fremtidens befolkning en effektiv og bærekraftig havn, sier Espen Dag Rydland, fungerende eiendomsdirektør.

Når havna er bynær, er varene mer kortreiste og trailertrafikken reduseres. Oslo Havns visjon om å bli verdens største, bynære, utslippsfrie havn stiller krav til kaienes infrastruktur.

Det legges til rette for landstrøm til skip, ladning av batterier og for energiløsninger som fortsatt er i tidlig utvikling.

Kostbare investeringer

Oslo Havn må gjøre kostbare investeringer for å nå målene. I fjor startet oppgraderingen av Rådhusbygge 5. Våren 2022 står den klar for hurtigpassasjerbåtene til Slemmestad. Båtene kan kobles til strøm på kaia. Nytt dekke gir byens festplass et helhetlig uttrykk.

Skrapjernskaia og infrastrukturen på Nordre Sjursøykai oppgraderes. Det legges til rette for landstrøm til sementbåtene. Øybryggene klargjøres for nye, elektriske øybåter. Oslo Havn har klargjort tre av bryggene på Nakholmen og Lindøya.

Nye kaier

Hele 10 kilometer kai må vedlikeholdes. Samtidig planlegges det store kaiprojekter i Norges største godshavn i Sydhavna. Det er ønskelig med en ny, sammenhengende kai fra Myggbukta ved Kongshavn til Sjursøya. Utfylling av bukta ved Kongshavn og i Sjursøyabassenget vil gi nødvendige arealer for å håndtere fremtidig trafikkvekst.

Lokalisering av fremtidens utenlandsferger vil også påvirke den videre kaibygging.

Byutvikling finansierer kaiene

Salg og utvikling av byutviklingseiendommer finansierer i stor grad utbyggingen av havna.

- For hver eiendom vårt datterselskap HAV Eiendom utvikler, kan Oslo Havn bygge mer kai. De fremtidige inntektene fra Filipstad vil også bidra til å finansiere utviklingen av godshavna, sier Espen Dag Rydland.



Havneservice bygger og vedlikeholder kaiene året rundt. F.v. nyansatt Simen Løvlie og «veteranene» Finn Axel Gulbrandsen og Bjørn Arild Hansen. FOTO: JOHNNY SYVERSEN.

Møt kaireparatørene

Havnas egne fagarbeidere i Havneservice gjør det meste av vedlikeholdet. En av dem er Simen Løvlie (29), havnas yngste kaireparatør.



**Simen Løvlie (29) er murer og havnas yngste kaireperatør. Han har en viktig jobb med å holde hovedstadens kaier i orden, slik at båtene kan legge til med varer til deg og meg.
FOTO: JOHNNY SYVERSEN.**



**Fenderdekkene lastes på bilen til gjenvinning. Finn Axel Gulbrandsen styrer spakene. Bjørn Arild Hansen gjør klar for nye fenderdekk.
FOTO: JOHNNY SYVERSEN.**

Kaier skal pigges og fuges, fendere skiftes ut og nye pullerter skal monteres.

- At saltvannet tærer så mye på kaiene var nytt for meg. Det har overrasket meg hvor tidskrevende enkelte ting er, selv om det ser enkelt ut, sier Simen.

Denne tidlige, kalde vintermorgen er Simen sammen med Bjørn Arild Hansen og Finn Axel Gulbrandsen på Nordre Sjursøykai. Hit kommer salt, korn, sement og skrapjern til gjenvinning. De skal fjerne gamle fendere langs kaisiden. Nye fenderdekk lages på verkstedet på Sjursøya og monteres på plass senere.

Bjørn Arild Hansen har 30 års fartstid i Oslo Havn. Nå har han fått en ivrig og arbeidsom makker i Simen.

- Bjørn Arild er en fin læremester. Selv om han har mange års erfaring i havna, hører han på mine forslag. Det er godt å bli hørt, sier Simen.

Bjørn Arild har lært Simen hvordan Oslos eldste blokkmurkaier langs havnepromenaden skal repareres. Det må gjøres på gamlemåten ved at gammel mørtel pigges ut og fjernes, og ny betong legges inn. Samtidig vurderer makkerne om nye metoder kan tas i bruk for fremtiden.



Enovastøtte til landstrøm

Enova ga Oslo Havn i desember 2021 tilsagn på støtte til landstrøm til cruiseskip på kr 27 millioner. Samtidig ga Enova tilsagn til støtte på kr 4,9 millioner til landstrøm for containerskip i Sydhavna.



På den langstrakte Revierkaia kan det bli landstrøm til cruise.
FOTO: MOTION AIR

- Jeg er glad for at Oslo Havn prioriteres av Enova, både når det gjelder støtte til landstrøm for cruise- og til containerskip. Oslo Havn har svært ambisiøse klimamål og skal redusere totalutslippene i havna med 85 prosent innen 2030. Enovas støtte vil være et viktig element når havnestyret skal beslutte om vi skal etablere landstrøm for cruise og containerskip, sa havnedirektør Ingvar M. Mathisen i Oslo Havn.

Landstrømanlegg for cruiseskip i Oslo:

Kan gi en samlet årlig reduksjon på 3 700 tonn CO₂, 52 tonn NO_x og 2 tonn SO_x.

Landstrøm til containerskip i Sydhavna:

Kan gi en betydelig årlig utslippsreduksjon. Basert på anløpsstatistikken for 2020 er utslippsreduksjonen beregnet til 2 371 tonn CO₂ og 33 tonn NO_x. Et eventuelt landstrømanlegg vil bygges med strømuttak til tre skip.

Hvor skal fergene ligge?

Danskebåten og Kiel-fergen er populære reisetilbud. Men hvor i Oslo bør fergene legges til kai? I 2021 kom en fersk utredning med hele seks alternativer – alle med fordeler og ulemper.

KILDE: **OSLO HAVN OG BYPLANOSLO, LARS-LUDVIG RØED**

Seks alternativer

Plan- og bygningsetaten (PBE) og Oslo Havn hadde i samarbeid med Cowi sentrale roller i utarbeidelsen av fergeterminalutredningen (UFU). Her ble det fremmet hele seks alternativer. Utredningen var også på en omfattende høringsrunde.

1. Samlet terminal på Hjortnes
2. Samlet terminal på Vippetangen
3. Samlet terminal Kongshavn
4. Delt terminal Hjortnes og Vippetangen, dvs. dagens løsning
5. Delt terminal Filipstad/Kongshavn
6. Delt terminal Vippetangen/Kongshavn

Bystyret skal vedta

I 2022 er målet at PBE og Oslo Havn skal skrive et felles forslag til bystyresak om hvor fergene bør legges til kai i fremtiden. For det er politikerne i bystyret som til slutt skal bestemme fergenes plassering. De må forholde seg til en utredning som peker på en rekke dilemmaer.

En samlet fergeterminal på Kongshavn kan frigjøre viktige og populære arealer på Filipstad og Vippetangen. Også for logistikk og transport vil Kongshavn gi begge rederiene fordeler av samlokalisering. Men for miljøet vil en slik satsing på Kongshavn ikke være like bra; den vil bl.a. gi de største negative konsekvenser for naturmangfoldet og gi økt risiko for forurensning i kaiområdene. Dessuten vil et ferge-inntog på Kongshavn redusere Oslo Havns muligheter til å utvikle sin satsing på godstrafikk her. Og nettopp det er et overordnet miljø-mål både i Oslo og i landet ellers:

Mest mulig gods skal flyttes fra vei til sjø. Rett og slett fordi dette vil gi store utslippskutt.

Økonomi og farleder

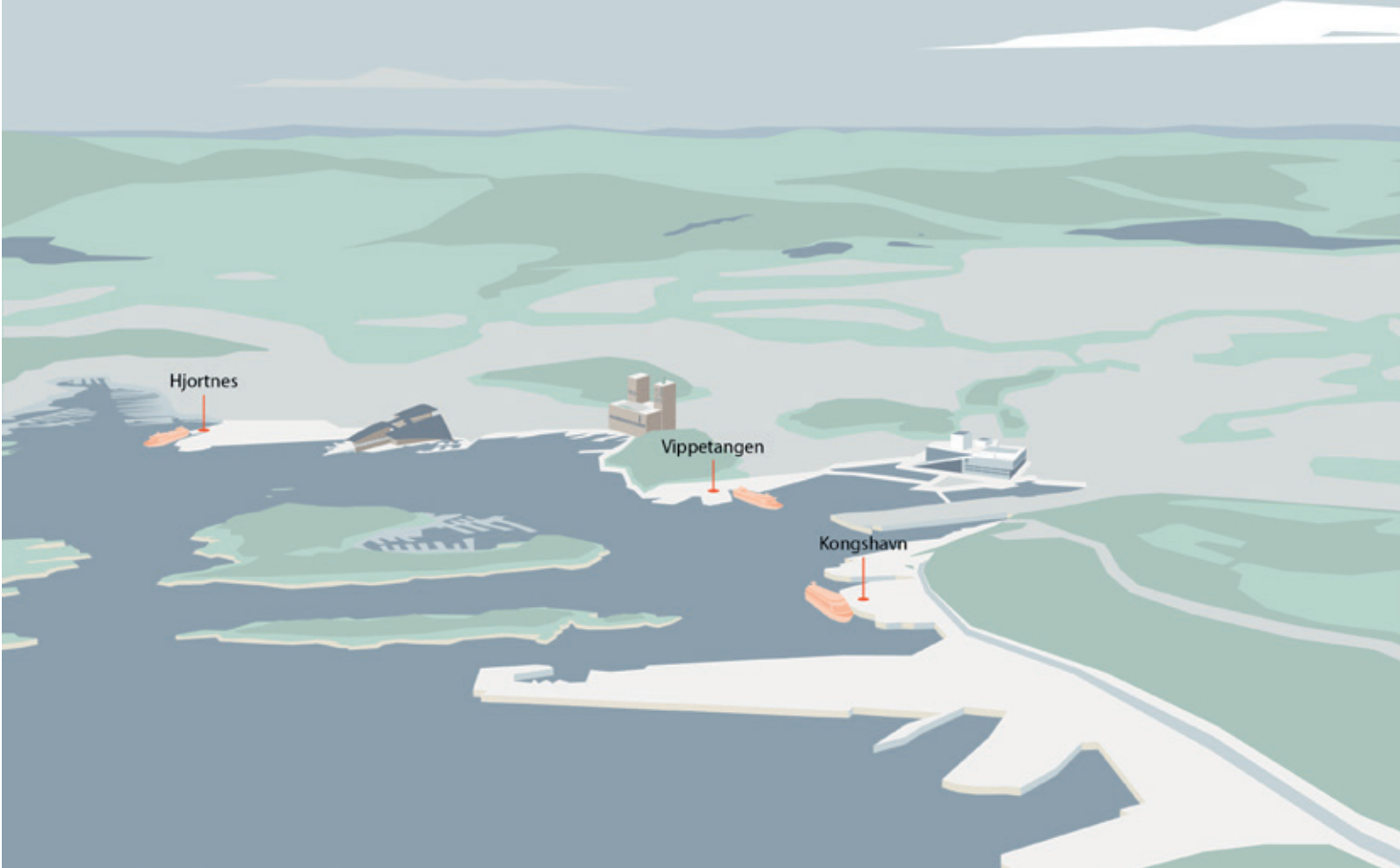
Økonomien er en viktig faktor. Hvis Filipstad/Hjortnes velges bort som havn og gjøres om til boligområder, vil dette gi Oslo Havn store inntekter. Men det er mange år til. På Vippetangen, der det ikke er aktuelt med boliger og tett bebyggelse, vil inntektene ved en transformasjon være små. Oslo Havn har tradisjonelt vært et foretak med god økonomi, men i årene som kommer venter store investeringer. Økonomien vil være dårligere all den tid inntektene fra byutvikling på Filipstad ikke kan realiseres.

Ingen seilingsled

Også seilingsledene er et viktig element i stedsvalget. Oslos befolkning har i økende grad tatt sjøen i bruk. Fergesom manøvrerer mellom Vippetangen og Hovedøya risikerer å komme i konflikt med bading, kajaker, sup'er, badstuer, småbåter etc. Ved Kongshavn er farleden et usikkerhetsmoment. De store fergene har i dag ikke tillatelse til å seile mellom Bleikøya og Sjursøya, og det er ingen led mellom Vippetangen og Kongshavn. Her kreves det i så fall en ny tillatelse fra Kystverket.

Sjø og havn stadig viktigere

– Lokaliseringen er viktig også for rederiene. Fergene sørger i dag for nærmere ti prosent av all godsmengde som kommer til Oslo, og vi bør ha gode sjøveier til Europa. Fergene er viktige også for reiselivsnæringen. Gode rammevilkår er påkrevet, sier kommersiell direktør Einar Marthinussen i Oslo Havn. Han peker på at sjøtransport nå vinner markedsandeler fra vei, og at havnene får en stadig viktigere rolle i sirkulærøkonomien. Avklaring av spørsmålet om lokalisering av utenriksfergene er derfor av stor betydning.



Filipstad (Hjortnes som den også kalles), Vippetangen – eller Kongshavn? Her ligger de seks ulike alternativene som har blitt utredet. ILLUSTRASJON: COWI



En mulig fergeterminal på Vippetangen skal kunne kombineres med et aktivt byliv. FOTO: SARA MOLTEBERG



Color Fantasy lå i opplag på landstrøm på Revierkaia i koronaperioden. Her i mai 2021.

Annerledes år for fergeselskapene

De to fergeselskapene som opererer fra Oslo havn hadde et krevende koronaår i 2021, som året før. Samarbeidet med Oslo Havn og myndighetene for å sikre smittefaglig drift var godt. Nå gleder Color Line og DFDS seg til et normalt år.



DFDS ser potensialet

Fergeselskapet DFDS seiler på ruten Oslo – Frederikshavn – København. På grunn av reiserestriksjoner i Norge og Danmark i koronaperioden, seilte ikke DFDS denne ruten hele det første halvåret i 2021. Først i midten av juli seilte DFDS, og opplevde noe etterspørsel av minicruise-gjester og transportgjester med og uten bil.

Høsten kom med reiserestriksjoner i begge land. DFDS hadde fortsatt anløp. Minicruisegjestene ble færre, men det kom passasjerer med bil.

- Til tross for de spesielle forholdene i 2021 ser vi et stort potensiale for transportgjester mellom Oslo og Frederikshavn. Vi gleder oss til å operere under mer normale tilstander i 2022, sier Kim Heiberg, rutedirektør i DFDS.

Color Line tror på bedre tider

Color Line startet året med at flere skip var midlertidig ute av drift. Det gjaldt også på ruten Oslo - Kiel, som normalt betjenes av cruiseskipene M/S Color Fantasy og M/S Color Magic. Cruiseskipene lå på landstrøm ved Revier og på Hjortnes.

- Med gjenåpningen om sommeren opplevde Color Line en etterspørsel på linje med det siste normalåret 2019. For skipene til og fra Oslo var dette særlig viktig, siden cruisetilbud som matopplevelser, show, shopping og velvære hadde vært sterkt påvirket av myndighetspålagte begrensninger og krav, sier Erik Brynhildsbakken, konserndirektør for kommunikasjon.

Midt i den hektiske perioden mot jul kom nye innreiserestriksjoner med krav om registrering og testing av alle innreisende. Cruiseskipene på ruten mellom Oslo og Kiel ble nok en gang liggende ved kai. Men fraktskipet M/S Color Carrier gikk med økt frekvens for å ivareta den samfunnskritiske godstransporten. Nå venter Color Line på et bedre år i 2022.

Ny akevittbar ved Oslos attraktive sjøfront

Oslo Havn åpnet i mai en ny akevittbar i en av Oslos mest spektakulære omgivelser. På Piren ytterst på Rådhusbrygge 2 kan gjestene hygge seg i historiske omgivelser.

Victoria Marie Evensen, byråd for næring og eierskap i Oslo, klippet snoren.

- Til tross for nedstengingen, har det dukket opp flere nye utesteder i Oslo. Det tyder på en optimisme i næringslivet som jeg er veldig glad for, sa hun.

Piren er en langstrakt akevittbar med glassvegger. Det gir en følelse av å sitte ute i naturen, i all slags vær, og nyte mat og drikke. Man får en spesiell romfølelse av å sitte så langt ut mot fjorden og se Akershus festning, Hovedøya, Aker Brygge, Tjuvholmen og byen mot Rådhuset.

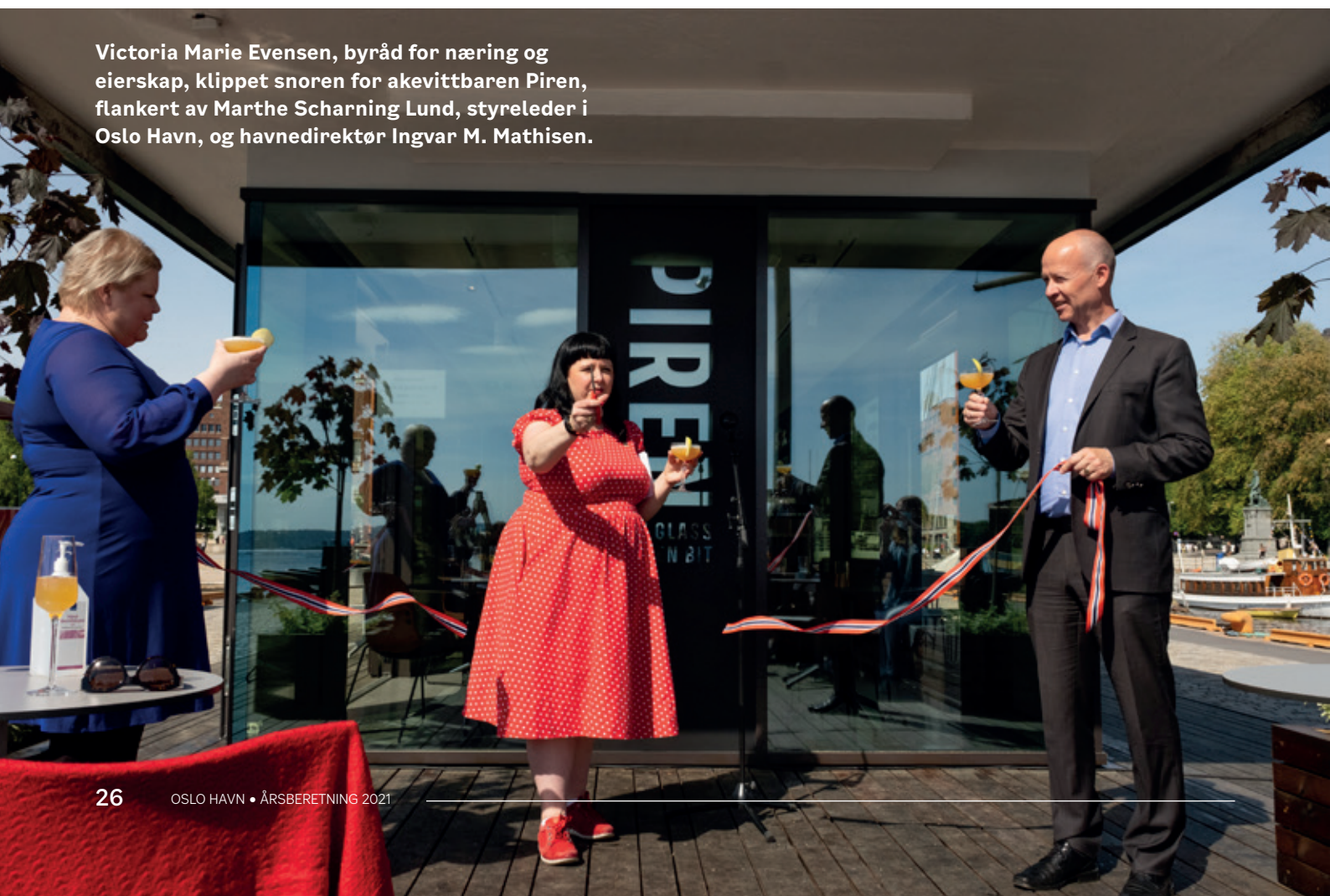
Akevittbaren drives av Kapp Oslo AS, med Runar Kversøy som hovedaksjonær og daglig leder.

Norges beste uterom

Oslo Havn har restaurert Rådhusbrygge 2, og i 2019 ble den kåret til Norges beste uterom.

- Akevittbaren er Oslo Havns nyeste bidrag til havnepromenaden. Ønsket er å skape folkeliv ved fjorden og ta vare på den maritime kulturarven, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen.

Victoria Marie Evensen, byråd for næring og eierskap, klippet snoren for akevittbaren Piren, flankert av Marthe Scharning Lund, styreleder i Oslo Havn, og havnedirektør Ingvar M. Mathisen.





Heggholmen fyr fikk skinne

Klokketårnet på Heggholmen fyr fikk seg en flytur for å restaureres. At fyret ble malt i 2021, er det ingen tvil om. Sveitserbygningen ble blendende hvit.

- Vi brukte linoljemaling. Det var det som var tilgjengelig i 1876. Vi må ta slike hensyn når vi arbeider med et kulturminne, sa arbeidsleder Thomas Brenni. Teamet har også spekket grunnmuren og utbedret råteskader.



Historiske Dyna fyr

Dykkere fra BMO Entreprenør sørget i 2021 for at Dyna fyr ble rehabilitert under vannflaten. Fyret fikk også ny brygge. Dyna benyttes til restaurantdrift og arrangementer. Det huser 40 gjester og er

svært populært både i julebordsesongen og i sommersesongen. Fyret ble bygd på slutten av 1800-tallet og er et viktig maritimt kulturminne i Oslo.



Døpte hybrid oppsynsbåt

Oslo Havns nye oppsynsbåt Teist ble i juni døpt på Honnørbrygga av byråd Victoria Marie Evensen. Teist er en av de første i sitt slag. Hybridteknologien kombinerer batteri og motor.

Båten skal eskortere større skip som kommer til Oslo havn, og driftes av Havneoppsynet.

- Teist er ett av flere bidrag til byrådets handlingsplan for nullutslipp i havna, sa gudmor Victoria Marie Evensen, byråd for næring og eierskap i Oslo.

Teknologien reduserer forbruket av miljødiesel med rundt 70 prosent. Båten kan også lades med landstrøm. Den er bygget av Maritime Partner i Ålesund.

Bekkelagsbadet fikk pris

Bade- og aktivitetsparken ved Ormsund fikk DOGA- merket for design og arkitektur, og ble betegnet som en grønn badeoase i et travelt havneområde. Prosjektleder var Erlend Pehrson i Oslo Havn.

Stiftelsen Design og arkitektur Norge (DOGA) jobber for å styrke design- og arkitekturfagernes rolle i utformingen av morgendagens Norge. Juryen fremhevet den tverrfaglige og medvirkende designprosessen som ligger bak Bekkelagsbadet. Parken ble et vellykket eksempel på hvordan Oslos strandsone åpnes for befolkningen.



- De har tatt klare bærekraftige grep både med tanke på å ivareta biologisk mangfold og ved å gjenbruke materialer fra lokal industri. Vi vil også berømme den sosiale dimensjonen og hvordan anlegget er tilrettelagt for variert aktivitet og gode sosiale møter. Bekkelagsbadet har fått en distinkt identitet, med et vennlig nikk til Oslo havn og byens havnepromenade, skriver juryen.

Populære Operastranda

Operastranda foran Operaen åpnet i juli. Den ble straks en attraksjon i byen.

Oslo Havn var involvert i utviklingen av området via datterselskapet HAV Eiendom. Eiendomsselskapet mener det er viktig å lage inkluderende møteplasser i byen.



Fra åpningen. F.v Kjell Kalland, direktør i HAV Eiendom, byråd Victoria Maria Evensen og ordfører Marianne Borgen.



Styrke sjøtransportens rammebetingelser

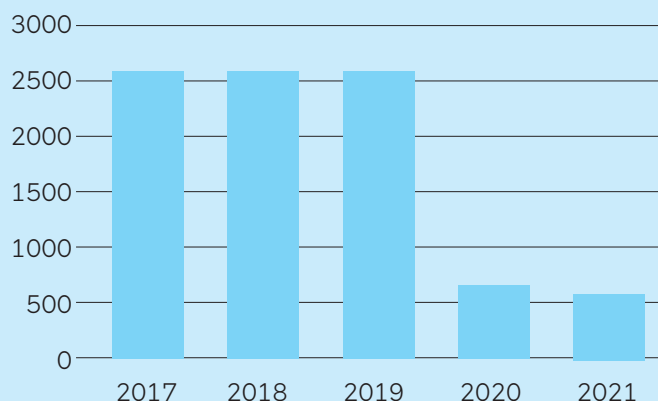
Oslo Havn har arbeidet for å overføre mer gods fra vei til sjøtrafikk. For å nå målet har de ansatte lagt ned et betydelig antall arbeidstimer, samarbeidet med havneorganisasjoner, andre havner, rederier og vareeiere.

Det har vært viktig å bidra til at vareeierne får mer kunnskap om Oslo havn. Resultatet kan bli at flere velger å frakte varene sine med skip. Når gods flyttes fra vei til sjø, kan utslippene mer enn halveres. Ett containerskip reduserer 10 km kø med lastebiler på veiene inn til Oslo.

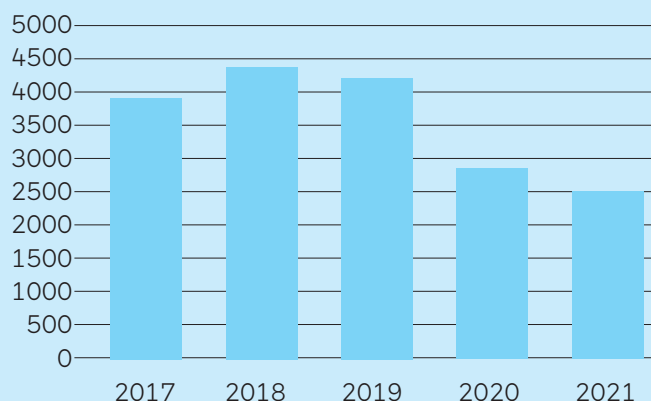
Tradisjonell havnevirkksomhet ble i 2021 sterkt påvirket av koronasituasjonen. Det var betydelig nedgang i volumer både for gods- og passasjertrafikken. Når koronaeffekten avtar, forventes det vekst i alle forretningssegmenter. Trolig kan vi se en normalisering på 2019 nivå i 2023.

Total godsmengde over Oslo havn ble 5,34 millioner tonn i 2021. Det er en nedgang på 2,7 prosent fra koronaåret 2020. Fra 2019 til 2021 har Oslo havn hatt en volumreduksjon på om lag 12 prosent (750 000 tonn). Mesteparten av reduksjonen (600 000 tonn) kom i 2020. Det var betydelig mindre reduksjon i 2021 (150 000 tonn). Reduksjonen skyldes i hovedsak korona. Eksempelvis var det nedgang i frakt av flydrivstoff fordi færre reiste til utlandet. Færre avganger for utenriksfergene medførte redusert frakt av fergegods.

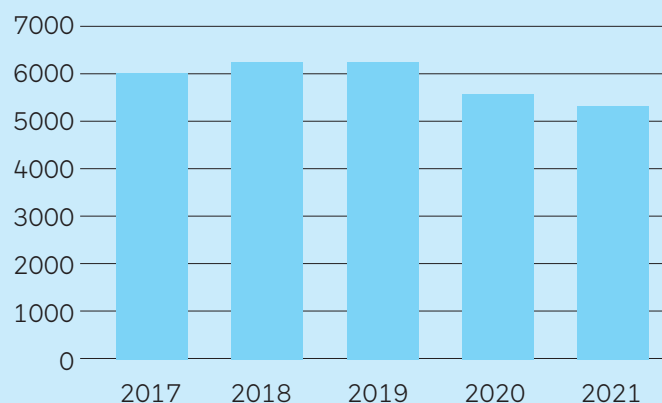
Utenrikspassasjerer totalt (i 1000)



Innenrikspassasjerer (i 1000)

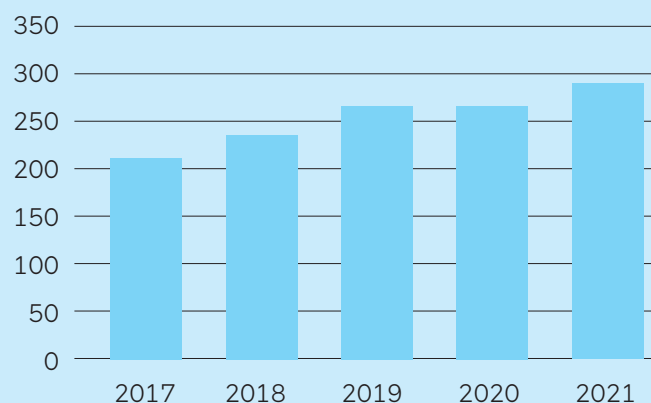


Godsomsetning totalt (1000 tonn)



Den sterke nedgangen i antall ferge- og cruisepassasjerer skyldes også korona. Fergene har ligget i opplag store deler av året. Cruiseskipene har avlyst en rekke anløp. I 2021 var det 17 cruiseanløp med 14 146 passasjerer. Opprinnelige var det meldt inn 147 cruiseanløp med 329 000 passasjerer. Det kom færre turister til Oslo, noe som påvirket driften til charterbåtene, restaurantene og hotellene i byen.

Containere LO/LO (1000 TEU)



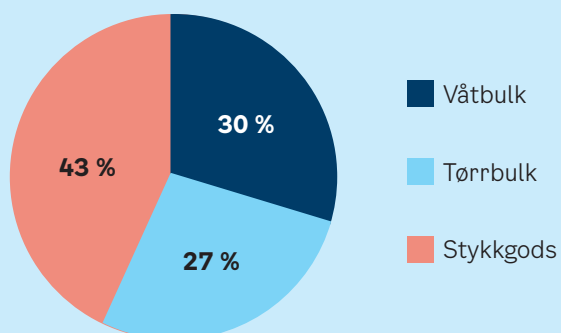
Containervirksomheten fikk i 2021 ny bestenotering både i tonn og TEU, med økt godsmengde både europalast og oversjøisk last fra andre verdensdeler. Oslo havn står for 50 % av veksten i containervolum i Oslofjorden, sammenlignet med de andre havnene (medregnet Kristiansand).

NØKKELTALL

	Resultat 2017	Resultat 2018	Resultat 2019	Resultat 2020	Resultat 2021
Godsomsetning totalt (1000 tonn)	5988	6144	6104	5492	5341
Våtbulk	1906	2034	2031	1669	1583
Tørrbulk	1822	1774	1638	1547	1451
Stykkegods	2261	2337	2435	2276	2307
Containere LO/LO (1000 TEU)	208	238	259	265	291
Kjøretøy import/eksport (i 1000 stk)	61	55	53	48	54
Utenrikspassasjerer totalt (i 1000)	2563	2548	2579	644	578
Utenriks bil- og passasjerferger	2366	2361	2345	643	565
Cruise	197	187	234	1	13
Innenrikspassasjerer (i 1000)	3930	4367	4139	2834	2512
Anløp					
Antall anløp	3045	3149	3399	3277	2850
Samlet bruttotonnasje (mill. BT)	67,8	63,9	67,6	37,2	34,4
Gjennomsnitt fartøystørrelse (BT)	22	20	20	11	12



Godstyper



Mål og resultater

Tabellen viser resultater i forhold til måltallene om 50 prosent godsvekst og 40 prosent passasjervekst mellom 2013 og 2030.

I 2021 var det en containervekst målt i TEU på 10 prosent i forhold til året før. Det kom 12,10 % færre utenlandspassasjerer og 13 % færre innenlandspassasjerer.

RESULTATINDIKATOR	Resultat 2019	Resultat 2020	Måltall 2021	Resultat 2021	Avvik 2021
Økning utenlandspassasjerer	1,10 %	-75,00 %	2,20 %	-12,10 %	14,3 % poeng
Økning innenlandspassasjerer	-5,20 %	-42,40 %	2,20 %	-13 %	15,2 % poeng
Utvikling containere	8,70 %	1,20 %	2,70 %	10 %	8,3 % poeng
Utvikling godsmengde totalt	-0,7	-10 %	2,70 %	-2,70 %	5,4 % poeng



Bildet viser de tre nye RTG-kranene som ble levert til Oslo Havn med lasteskipet Aal Pusan 29. mai i år (2021). RTG-kranene ble løftet i land med de to sjøkranene på Aal Pusan.

Effektiv og veldreven havn

Organisasjonen i Oslo Havn utvikler seg i takt med løpende utfordringer og fremtidige mål.

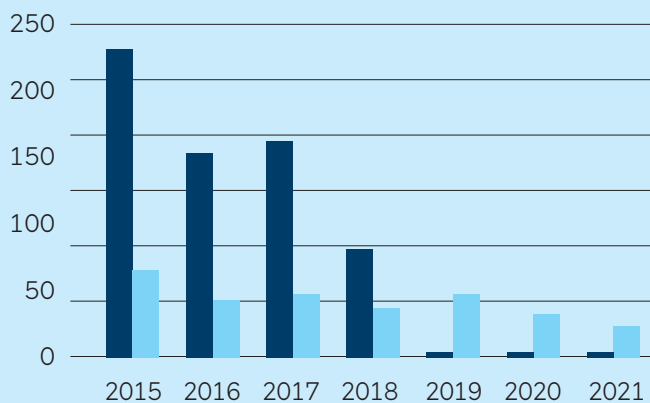
Havnekapitalen skal gi økonomisk handlingsrom for tilrettelegging og modernisering av havnas tilbud og infrastruktur. I fremtiden blir det fortsatt behov for betydelige reinvesteringer og mye vedlikehold.

Driften på land og sjø har i 2021 vært fossilfri. Det ble faset inn elektriske fartøy og kjøretøy. I 2021 tok Oslo Havn i bruk ny elektrisk lastebil og nytt hybridfartøy, som bruker biodiesel i høy hastighet.

Oslo Havns ansatte har sørget for at det har vært rent, pent og ryddig på land og sjø. De har måket snø, feiet, plantet og vedlikeholdt grøntområder, malt og rehabilitert bygg og kaier. Pullertene er malt i havnas skinnende oransje farge. Oslo havn skal være et rent og ryddig område, samt trygt og sikkert for de som ferdes der.

I internasjonal sammenheng er containerterminalen Yilport Oslo blant de mest effektive containerhavnene. En tredjedel av alle containere som kommer sjøveien til Norge håndteres over kai i Oslo.

Drivstoff forbruk bil/båt og utslipp i HAV (i 1000)



■ kg CO₂ pr år
■ kg CO₂ pr år - Liter drivstoff pr år

Tabellen viser at Oslo Havns (HAV) egne CO₂ utslipp for biler og båter har gått kraftig ned og er tilnærmet 0-utslipp.

Miljøvennlig havn og sjøtransport

Det viktigste Oslo Havn gjør for byen og regionen er å tilrettelegge for operative havnearealer og kaier slik at varene kommer frem.

Å flytte gods fra vei til sjø gir positive klimaeffekter. Økt sjøtransport kan sammenlignes med kollektiv persontransport. Det er like smart at containere fraktes kollektivt på et skip, som at folk benytter kollektivtrafikk. Ett containerskip til Oslo, erstatter 400 semitrailere på veien fra kontinentet.

Oslo Havn KF jobber systematisk for å redusere egne, direkte utslipp. Vi har redusert eget klimagassutslipp fra 230 tonn i 2015 til 480 kg i 2021. Vi har nå en helelektrisk miljøbåt (Pelikan II), en hurtiggående hybrid patruljebåt (Teist) og en arbeidsbåt (Hauk) som bruker HVO100.

Oslo Havn bidrar også til å redusere klimautslippene i andre sektorer. Ei bynærhavn betyr at laste- og varebiler får kortere kjøreavstander og lettere kan fase inn nye nullutslippskjøretøy. I 2021 la Oslo Havn til rette for en fremtidig ladestasjon for lastebiler på Grønlia, og Circle K etablerte et HVO100 anlegg for tunge kjøretøy

og anleggsmaskiner. HVO100 er fornybar diesel og kan benyttes i alle dieselmotorer. Det kan gi en CO₂ reduksjon på nærmere 90 % i et livsløpsperspektiv - sammenlignet med vanlig diesel.

Oslo Havn er proaktiv og samarbeider med mange om å nå målet om 85 prosent reduksjon av klimautslipp i 2030. Tydelig forventninger og godt samarbeid bidrar til at kunder faser inn elektriske løsninger. Selv går Oslo Havn foran og tester ut nytt utstyr som elektriske båter og lastebiler. Når vi selv gjennomfører det grønne skifte, og lærer underveis, er det enklere å stille like forventninger til kommersielle kunder i havna.

I 2020 var alle utenriksfergene på landstrøm i Byhavna. I 2021 bygget vi landstrøm til sementskip i Sydhavna. Vi fikk tilsagn om Enovastøtte for landstrøm til cruise- og containerskip, og vurderer landstrøm til bilbåt og tankskip.

FEM STRATEGISKE PRIORITERINGER PÅ KLIMA- OG MILJØ

- 1. Stoppe klimaendringene med mer transport på sjø**
- 2. Mer samarbeid for økt bruk av ren energi til sjøtransport og nullutslippsløsninger**
- 3. Innovativ infrastruktur med mer ladning, energieffektive bygg, areal og kaier**
- 4. Effektiv havnedrift uten utslipp, økt sortering og mer gjenbruk av avfall, kloakk, materialer og byggmasser**
- 5. Utvikle, bygge og drifte havna uten utslipp til luft, vann og grunn**

MILJØTILTAK I 2021

- Elektrifisering i Sydhavna: bygde landstrøm til sementskip og planlegger hurtigladere
- Klimasats prosjektet «Utslippsfri Oslofjord», miljøsamarbeid med syv havner
- Bærekraftsmålene er implementert i Oslo Havns klima- og miljøpolicy
- Mottatt tilsagn om Enovastøtte til landstrøm for cruise- og containerskip. Forprosjekt på bilbåt og tankskip
- Beholde Europeisk miljøstandard (PERS)
- Etterspør nullutslipp og har fossilfri drift på egne byggeplasser
- Elektrisk miljøbåt (Pelikan II) og hybridbåt (Teist) i full drift
- Bruker elektrisk lastebil, og alle egne kjøretøy på sjø og land er fossilfrie
- Pådriver for bedre massehåndtering og lokal snøhåndtering med lavere utslipp

Circle K har åpnet HVO100-anlegg på Grønlia.





Rådhusbrygge 2 med akevittbaren Piren.

Bidra til Oslo som attraktiv by

Oslo Havn er opptatt av et godt samspill mellom by og havn. Det bidrar til bedre tilgjengelighet til fjorden og utvikling av attraksjoner til glede for byens befolkning.

I 2021 har Oslo Havn etablert et nytt restauranttilbud på Rådhusbrygge 2. Piren – et glass og en bit, ble åpnet våren 2021 og er Oslos første rendyrkede akevittbar.

Oslo Havn startet arbeidet med etablering av ny kai for hurtigbåtene til Ruter ved Tingvollakaien. Resterende del av Rådhusplassen skal bli hellelagt. Ferdigstilling er i mai 2022. Oslo Havn har også bygget nye øybrygger på Lindøya og Nakholmen for Ruter, som muliggjør etableringen av de nye utslippsfrie øyfergene.

Det ble satt i gang et arbeid for å vurdere ulike modeller for utbygging av ny bydel på Filipstad. Bydelen vil generere fremtidige inntekter til havneutvikling.

Det fraflyttede Ali kaffebygget på Filipstad vakte engasjement i byen og mediene i 2021. Oslo Havn rettet en henvendelse til Plan- og bygningsetaten med ønske om å gå i gang med utvikling av Ali kaffebygget før de øvrige planene for Filipstad kan igangsettes.

Oslo Havns heleide datterselskapet HAV Eiendom AS har jobbet med planprosessen for en ny bydel på Grønlia, samt eiendomsutvikling på flere attraktive tomter i Bjørvika. Inntekter fra selskapets byutvikling skal gå til Oslo Havn. Midlene brukes til fellesskapets beste slik at Oslo og Østlandsregionen får varer sjøveien. HAV Eiendom er opptatt av å fremme god arkitektur og byrom. Se mer på haveiendom.no

Oslo Havn har bidratt til en bærekraftig by ved å legge til rette for næringslivsvirksom og at våre kunder kan drive bærekraftig. De om lag 35 kundene representerer mange ulike segmenter som restaurantvirksomhet, bilimport, kontorleietakere, betongfabrikk, varedistribusjon o.a.



Styring og kontroll

God virksomhetsstyring er fundamentert i en helhetlig tilnærming til styring, ledelse og kontroll. Oslo Havn har definert en overordnet styringsprosess med ansvar og oppgaver for de ulike nivåene i organisasjonsstrukturen. Dette er en årlig planprosess hvor alle ansatte er involvert.

Arbeidet resulterer i en årsplan med mål og krav, som er definert på organisasjon- og individnivå. Denne følges opp mellom nærmeste leder og den enkelte ansatte gjennom en årlig mål- og utviklingssamtale og videre dialog gjennom hele året. Etske utfordringer er ett av flere faste temaer i den årlige mål- og utviklingssamtalen.

Kvalitetssystem

Oslo Havn benytter styrings- og kvalitetssystemet EQS. Systemet skal gjøre det lett å ha oversikt over lover, regler, prosedyrer, rutiner og verktøy for den daglige driften. Her ser man hvilke prosedyrer og rutiner med tilhørende verktøy og skjema som skal benyttes i ulike arbeidsprosesser innenfor en rekke fagområder. Systemet er tilpasset intranett og mobile løsninger. Det er også varslingskanal for avvik og hendelser. Varslingskanalen ble i 2021 revidert av internrevisjonen, og er funnet å være innenfor gjeldende krav. Anbefalinger som ble gitt i revisjonsrapporten blir fulgt opp som en del av compliance-arbeidet.

Compliance

Internkontroll og risikostyring skal benyttes som viktige verktøy for ledelsen i enda sterkere grad, og Oslo Havn

har en egen funksjon som fagsjef compliance med ansvarsområdet innenfor 2. linje kontroll. Virksomheten har også definert instruks for internrevisjon på 3. linjes kontrollnivå, vedtatt av havnestyret, og PWC er engasjert som internrevisor for virksomheten.

Virksomheten har i løpet av året gjennomført internrevisjoner innen overordnet styring og kontroll, risikostyring, informasjonssikkerhet og personvern, varslingsordningen og Havnedirektørs reiseregninger.

Avdelinger i Oslo Havn gjennomfører og organiserer selv risikovurdering årlig og ved behov.

I tillegg til ulike risikovurderinger som gjøres med forskjellig metodikk i organisasjonen, har Foretaket et risikoregister for hele virksomheten. Dette er et arbeidsdokument som hele tiden vedlikeholdes av de forskjellige risikoeierne, men som har en hovedrevisjon i forbindelse med "Ledelsens gjennomgåelse" og til styremøtet i mai. "Ledelsens gjennomgåelse" inkluderer også gjennomgang av etterlevelse av lover og forskrifter, oppfølging av tildelingsbrev, oppnåelse av foretakets årsplan, samt oppfølging av tiltak etter alle revisjoner og tilsyn.

Regnskap og budsjett

DRIFTSREGNSKAPET

Tabell for driftsregnskapet etter kommuneloven - tall i tusen

	Regnskap 2021	Dok. 3 2021*	Regulert bud. 2021	Regnskap 2020	Avvik 2021 (III-I)
Andre overføringer og tilskudd fra staten	-5 467	-2 000	-2 000	-6 073	3 467
Overføringer og tilskudd fra andre	-19 072	0	-20 000	-7 853	-928
Salgs- og leieinntekter	-327 438	-334 000	-320 000	-295 635	7 438
Sum driftsinntekter	-351 976	-336 000	-342 000	-309 561	9 976
Lønnsutgifter	72 345	78 124	64 028	78 978	-8 318
Sosiale utgifter	42 185	36 848	36 848	40 748	-5 336
Kjøp av varer og tjenester	115 987	111 245	129 599	93 330	13 612
Overføringer og tilskudd til andre	18 742	22 250	18 250	16 970	-492
Avskrivninger	55 922	60 000	60 000	56 472	4 078
Sum driftsutgifter	305 181	308 467	308 725	286 498	3 544
Brutto driftsresultat	-46 795	-27 533	-33 275	-23 063	13 520
Renteinntekter	-3 020	-3 000	-3 000	-4 495	20
Konserninterne renteinntekter	-57	0	0	-227	57
Gvinster og tap på finansielle omløpsmidler	-10	0	0	0	10
Renteutgifter	11	0	0	33	-11
Konserninterne renteutgifter	146	250	250	206	104
Konserninterne avdrag på lån	1 000	1 000	1 000	1 000	0
Netto finansutgifter	-1 929	-1 750	-1 750	-3 483	179
Motpost avskrivninger	-55 922	-60 000	-60 000	-56 472	-4 078
Netto driftsresultat *	-104 646	-89 283	-95 025	-83 018	9 621
Disponering eller dekning av netto driftsresultat:					
Overføring til investering	229 249	250 030	389 930	33 472	160 681
Bruk av disposisjonsfond	-129 248	-160 747	-299 551	0	-170 303
Avsetning til disposisjonsfond	4 646	0	4 646	124 534	0
Dekning av tidligere års merforbruk	0	0	0	-74 988	0
Sum disponering eller dekning av netto driftsresultat	104 646	89 283	95 025	83 018	-9 621
Fremført til dekning i senere år (merforbruk)	0	0	0	0	0

* Bystyret har kun vedtatt krav til netto driftsresultat

Overordnede kommentarer

Foretakets netto driftsresultat i 2021 ble etter kommunale regnskapsregler kr 104,6 millioner. Resultatet er kr 31,8 millioner bedre enn året før, og kr 10 millioner bedre enn regulert budsjettet. Hele driftsresultatet overføres til investeringsbudsjettet.

Driften av Oslo Havn var i 2021, som året før, preget av koronapandemien. Netto driftsresultat var i regulert budsjett satt til kr 95 millioner etter at forventede effekter av koronapandemien var innarbeidet. Regulert budsjett tok hensyn til forventet nedgang i gods- og passasjermengde, samt overført kompensasjon for bortfall av inntekter som følge av koronapandemien.

Kommentarer til driftsinntekter

Foretakets ordinære salgs- og leieinntekter ble som forventet i budsjettet påvirket av koronapandemien med nedgang i volum for gods- og passasjertrafikken, for omsetningsbasert utleie av eiendom og for foretakets parkeringsvirksomhet. I havnestyresak 18/21 ble årets budsjetterte driftsinntekter nedjustert med kr 20 millioner som følge av korona. Samtidig ble inntektene fra salg av landstrøm til skip i opplag på Vippetangen innarbeidet med kr 6 millioner, slik at netto reduksjon inntekter ble kr 14 millioner i regulert budsjett.

Til tross for inntektsbortfallet ble sum driftsinntekter kr 352 millioner i 2021. Dette er kr 10 millioner bedre enn budsjettet, og er en økning på kr 42,4 millioner fra året før.

Det er mottatt kr 20 millioner fra statlig ordning for kompensasjon som følge av tapte inntekter i første del av koronapandemien. Kompensasjonen dekker delvis bortfall av inntekter fra innenlands- og utenlands rutepassasjertrafikk, godsomsetning fra drivstoff til fly, cruise, omsetningsbaserte utleie, parkeringsvirksomhet m.m. Det er estimert at inntektsbortfallet utgjør kr 30 millioner mot et normalt år. Det er mottatt kr 5,5 millioner i statlig støtte for gjennomføring av et felles havnedataprojekt blant norske havner, samt for gjennomføring av interne ENØK-tiltak.

Containertrafikken har økt med 10 prosent. Merinntektene oppveide nedgangen i øvrig godstrafikk.

Innenfor næringsutleie har gjennomgang og fornyelse av kontrakter medført økte leieinntekter.

Kommentarer til driftsutgifter

Lønnsutgifter i driftsregnskapet er kr 8,3 millioner over regulert budsjett. I følge kommunale regnskapsprinsipper skal interne timer på investeringsprosjekter kostnadsføres i investeringsregnskapet. Dette prinsippet ble innarbeidet i regulert budsjett i havnestyremøtet i mai ved at kr 14,1 millioner ble overført fra driftsbudsjettet til investeringsbudsjettet. Imidlertid har færre timer enn budsjettet blitt ført på konkrete investeringsprosjekter og

dermed blir lønnskostnaden i driftsregnskapet noe høyere ved årets slutt enn budsjettet.

Kjøp av varer og tjenester er kr 13,6 millioner lavere enn budsjettet, men kr 22,6 millioner høyere enn fjoråret. Det gjenspeiler at aktivitetsnivået innenfor vedlikehold av kaier, bygg og kraner i store deler av 2021 var nærmere normalen enn året forut da samfunnet var enda mer nedstengt.

Vedlikehold av kaier og havnearealer

Regnskapet for 2021 viser et samlet forbruk på kaier og havnearealer på kr 40,5 millioner, med kr 18,5 millioner på kaier, og kr 22 millioner på havnearealer. Det er gjennomført nødvendig utbedring av vegger og kjørearealer i havnen og infrastruktur i grunnen. Vedlikeholdsplanen på kaier er fulgt i samsvar med forutsetninger for budsjettet, men prosjektet «Reparasjoner under kai ved Hjortnes (opprinnelig estimert til kr 4,5 millioner) er utsatt da andre mer presserende oppgaver måtte prioriteres.

Vedlikehold av bygg

I 2021 var forbruket på vedlikehold av bygg kr 19,5 millioner. Budsjettet var på kr 21 millioner. Noen kostnader som var forventet i 2021 vil komme senere. Det gjelder blant annet dokumentavgift for overtagelse av Filipstadveien 15 (forventet kr 1,5 millioner).

Koronasituasjonen forsinket en del av vedlikeholdsprosjektene i 2020, men i 2021 er gjennomført som forutsatt i budsjettet. I tillegg til fortløpende vedlikehold er det gjennomført en del brannforebyggende arbeid. Tiltak er utført for å lukke brannavvik i bygningsmassen.

Oslo Havn rehabiliterer administrasjonsbygget i Akershusstranda 19 (Skur 38). Kostnader for de midlertidige lokaler i Schweigaardsgate 16 inngår i denne posten. Det er i 2021 medgått omlag kr 7 millioner i kostnader for midlertidige lokaler.

Vedlikehold av kraner/mekanisk

Driftsutgiftene til kranpark og hovedverkstedet på Sjursøya ble omlag kr 2 millioner lavere enn budsjettet.

Administrasjon

Flere arrangementer ble avlyst som følge av koronasituasjonen, som Havnelangs, havnemøtet med kunder og interne samlinger. Dette ga en besparelse, i forhold til budsjett, på i overkant av kr 1 million.

ARTSGRUPPER	Regnskap 2021	Dok. 3 2021	Regulert bud. 2021	Regnskap 2020	Avvik 2021 (III-I)
Investeringer i varige driftsmidler	366 794	359 530	501 430	143 513	134 636
Fordelte utgifter/internsalg				3	
Sum investeringsutgifter	366 794	359 530	501 430	143 516	134 636
Tilskudd fra andre	-2 847	0	-2 000	-100	847
Salg av varige driftsmidler	-4 698	0	0	-444	4 698
Utdeling fra selskaper	-130 000	-109 500	-109 500	-109 500	20 500
Sum investeringsinntekter	-137 545	-109 500	-111 500	-110 044	26 045
Netto utgifter videreutlån	0	0	0	0	0
Overføring fra drift - generell	-90 379	-89 283	-90 379	-33 472	0
Overføring fra drift - fond	-138 870	-160 747	-299 551		-160 681
Sum overføring fra drift og netto avsetninger	-229 249	-250 030	-389 930	-33 472	-160 681
Fremført til dekning i senere år udekket beløp	0	0	0	0	0

Investeringsregnskapet viser at Oslo Havn gjennomførte investeringer i anleggsmidler på totalt kr 366,8 millioner. Det er kr 134,6 millioner lavere enn regulert budsjett. Avviket fra budsjett skyldes i hovedsak at investeringskostnader har blitt forskjøvet til kommende år. Dette er beskrevet nærmere i teksten nedenfor.

Investeringer ble i samsvar med regulert budsjett finansiert gjennom uttak av utbytte fra HAV Eiendom AS på kr 130 millioner. I tillegg overføres kr 229,2 millioner fra driftsregnskapet og netto avsetninger. Det er mottatt kr 0,5 millioner i tilskudd fra Enova, samt at det er solgt driftsmidler for kr 4,7 millioner.

Tiltakene i Oslo Havns investeringsbudsjett er inndelt etter geografi, med følgende prosjektporteføljelinndeling:

1. Filipstad (inkl. Hjortnes)
2. Pipervika/Vippetangen
3. Hele havna (inkl. sjøområdene/øybryggene)
4. Sydhavna
5. Udisponert

Geografisk inndeling gir administrasjonen mulighet til fortløpende å kunne vurdere aktuelle tiltak innenfor hver enkelt geografiske prosjektgruppe. Tildelte budsjettmidler kan dermed disponeres mer optimalt innenfor kostnadsrammen.

Investeringsprosjekter blir løpende vurdert i forhold til periodiseringsavvik innenfor vedtatt kostnadsramme, besparelser, kostnadsøkninger og reelle forsinkelser. Dette innarbeides i regulert budsjett.

Prosjektportefølje Filipstad/Hjortnes

Det jobbes med å transformere havnearealer som ikke skal benyttes til passasjerfergevirksomhet til byområder med bolig, næring, kultur og offentlige bygg/byrom. Områdeplan ble vedtatt av bystyret 24. juni 2020. Det gjennomføres nå forhandlinger med Oslo kommune om utbyggingsavtale. Når denne avtalen er på plass, og kommunen har sluttført arbeidet med å oppdatere kvalitetsprogrammet og andre planer det er krav om i områdereguleringen, vil Oslo Havn starte arbeidet med detaljregulering for Hans Jægers kvartal. Oppstart av detaljregulering Hjortnes er utsatt i påvente av politisk behandling av utenriksfergeutredningen. Kostnadsrammen for planarbeidet på Filipstad er kr 66 millioner. Til nå er det brukt omlag kr 32 millioner.

Prosjektportefølje Pipervika, Revier og Vipptangen Totalrehabilitering av skur 38

Administrasjonsbygget til Oslo Havn er under totalrehabilitering. Administrasjonen er i byggeperioden midlertidig lokalisert på Grønland. Prosjektet gjennomføres som en samspillsentreprise. Kostnadsprognosen er kr 150 millioner, og prosjektet planlegges ferdigstilt før sommeren 2022.

Skuret på Rådhusbrygge 2

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

Det planlegges for ny terminalløsning for utenriksfergene. Videre planarbeid er stanset i påvente av avklaringen om hvor utenriksfergene skal lokaliseres.

Rådhusbrygge 5

Kaien er funnet å være i svært dårlig stand og nybygging er nødvendig. Prosjektet omfatter også hellelegging av Rådhusplassen vest og fending av Tingvallakaien. Rive- og byggearbeider hadde oppstart 20 september 2021. Planlagt ferdigstilling er mai 2022.

Prosjektportefølje 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 vedtatt kostnadsramme. Kranen ventes levert mot slutten av 2022.

Tre nye RTG-kraner er anskaffet. For å kunne bruke de nye RTG-kranene måtte arealet på containerhavna økes slik at ble plass til busbaren som gir RTG-kranene strøm. Det nye området ble formelt åpnet i desember 2021.

Det er investert i landstrømanlegg for Norcem i kombinasjon med ett nytt lossepunkt for sement. Tiltaket skal redusere CO₂- og NOX-utslipp fra Norcem og Norbetongs virksomhet. Det skal også legges til rette for elektrisk losse-/lasteutstyr ved Celsa.

Sjursøya 9

Administrasjonsbygget leies ut til containerterminaloperatøren Yilport. Bygget er utvidet fra 330 m² til 778 m². Det medfører en vesentlig kapasitetsøkning. Bygget ble ferdigstilt i juli, og tatt i bruk av Yilport fra august 2021.

Det har dukket opp behov for å forsterke fending og kaifront på Ormsund. Prognosen for utbedringer er på kr 6,0 millioner. Arbeidene er utsatt til 2022 av kapasitetshensyn.

Det er gjort avtale om eksport av trepellets gjennom Sydhavna fra 2021. For arealeffektiv håndtering av godset ble det satt opp et bulkfelt på Ormsund (Skur 100). På sikt skal det erstattes av mer permanente løsninger på Ormsund.

Prosjektportefølje hele havna inkludert sjøområdet og øybryggene

Oslo Havn har avtale med Ruter om bygging av nye øybrygger, som eies av Oslo Havn (Nakholmen, Lindøya Vest og Lindøya Øst). Ruter dekker investeringskostnadene gjennom leie. De nye bryggene ble tatt i bruk av Ruter i desember. Tilleggsarbeid som lys og rekkverk utføres våren 2022.

Ny fortøyningsflåte

En fortøyningsflåte av betong ble anskaffet. Betongen gir bedre kvalitet, forlenger antatt levetid og reduserer vedlikeholdskostnadene. Det er også bygget brakkerigg på flåten, som skal være base for Oslo Havns egne fartøyer. Flåten har ladefasiliteter for elektriske fartøyer, samt lagringsmuligheter på og under dekk. Flåten kostet kr 15 millioner.

Nytt oppsyns- og eskortefartøy

Oppsynsbåten Teist ble bygget og levert i 2021. Formålet med fartøyet er havneoppsyn og eskorteringer av større fartøyer. Utskiftningen gir økt sikkerhet og mindre utslipp. Kontraktssummen var kr 15,1 millioner.

Tabell for kategorisering av avvik
- tall i tusen

PROSJEKTPORTEFØLJE	1. Periodiserings- avvik, men innenfor vedtatt tidsramme	2. Reelle netto besparelser på ferdige prosjekter	3. Reelle forsinkelser iht. vedtatt tidsplan	4. Uforutsigbare avsetninger	Sum prosjekt
1. Hjortnes - Filipstad	-45	0	2 009	0	1 964
2. Pipervika - Vipphetangen	13 244	0	2 143	0	15 387
3. Sydhavna	53 678	7 006	27 425	2 463	90 572
4. Hele havna	2 931		14 833	4 365	22 129
5. Udisponert				4 584	4 584
sum	69 808	7 006	46 410	11 412	134 636

BALANSEN

Tabell for balanseregnskap etter
kommuneloven - tall i tusen

EIENDELER	2021 (NOK 1000)	2020 (NOK 1000)	Endring
EIENDELER			
Sum anleggsmidler	5 108 891	4 885 445	223 447
Sum varige driftsmidler	3 000 421	2 689 647	310 775
Faste eiendommer og anlegg	2 528 727	2 329 367	
Utstyr, maskiner og transportmidler	471 694	360 280	
Sum finansielle anleggsmidler	2 108 470	2 195 798	-87 328
Aksjer og andeler	1 462 487	1 592 487	
Pensjonsmidler	645 983	603 311	
Sum omløpsmidler	504 542	633 108	-128 565
Bankinnskudd og kontanter	344 800	484 612	
Sum finansielle omløpsmidler	0	0	0
Sum kortsiktige fordringer	159 743	148 496	11 247
Kundefordringer	282	15 921	
Andre kortsiktige fordringer	38 604	24 936	
Premieavvik	120 857	107 638	
SUM EIENDELER	5 613 434	5 518 552	94 882

EGENKAPITAL OG GJELD	2021 (NOK 1000)	2020 (NOK 1000)	Endring
EGENKAPITAL OG GJELD			
Sum egenkapital	-5 114 664	-4 992 538	-122 126
Egenkapital drift	-404 914	-529 516	124 602
Disposisjonsfond	-404 889	-529 492	
Bundne driftsfond	-25	-25	
Egenkapital investering	-69 956	-69 956	0
Ubundet investeringsfond	-63 826	-63 826	
Bundne investeringsfond	-6 130	-6 130	
Annen egenkapital	-4 639 793	-4 393 066	-246 728
Kapitalkonto	-4 643 701	-4 396 973	
Endring i regnskapsprinsipp som påvirker AK (drift)	3 907	3 907	
Sum langsiktig gjeld	-465 191	-488 472	23 281
Konsernintern langsiktig gjeld	-6 000	-10 962	4 962
Pensjonsforpliktelser	-459 191	-477 509	
Sum kortsiktig gjeld	-33 579	-37 543	3 963
Leverandørgjeld	-45 087	-40 610	-4 478
Annen kortsiktig gjeld	11 508	3 067	8 441
Premieavvik	0	0	0
SUM EGENKAPITAL OG GJELD	-5 613 434	-5 518 552	-94 882
MEMORIAKONTI			
Memoriakonti	0	0	0
Ubrukte lånemidler	0	0	0
Andre memoriakonti	75 784	75 784	0
Motkonto for memoriakontiene	-75 784	-75 784	0

Vedlegg

Det henvises til vedlegg for regnskapsredegjørelse/noter og særskilt rapportering.



FOTO: JOHNNY SYVERSEN

Oslo Havn bygget et nytt administrasjonsbygg til Yilport i 2021.

Oslo Havn KF
Postboks 230 Sentrum, NO-0103 Oslo
Besøksadresse: Akershusstranda 19

www.oslohavn.no Følg oss på



Oslo Havn

Oslo Havn

Årsberetning 2021

Vedlegg



Oslo

INNHold

Noter til regnskapet	48
Oversikt over samlet budsjettavvik og årsavslutningsdisposisjoner.....	51
Faste noteopplysninger om arbeidskapitalen, kapitalkonto og endringer i regnskapsprinsipp..	52
Faste noteopplysninger om eiendeler	55
Faste noteopplysninger om lån, avdrag, pensjon og andre forpliktelser.....	58
Faste noteopplysninger om andre forhold	61
Andre noteopplysninger i årsregnskapet og krav om nummerering av notene	62
Særlige noteopplysninger i årsregnskapet	67
Særskilt rapportering.....	68
Miljø og klimaarbeidet	72
Oppfølging av verbalvedtak og flertallskommentarer	72

Noter til regnskapet

BEVILGNINGSOVERSIKT DRIFT

		I hele tusen kr				
	Note	Regnskap 2021	Regulert budsjett 2021	Opprinnelig budsjett 2021	Awik	Regnskap 2020
Sum generelle driftsinntekter		0	0	0	0	0
Sum bevilgninger drift, netto	33,37	-102 717	-93 275	-87 533	9 442	-79 535
Avskrivninger	6	55 922	60 000	60 000	4 078	56 472
Sum netto driftsutgifter		-46 795	-33 275	-27 533	13 520	-23 063
Brutto driftsresultat		-46 795	-33 275	-27 533	13 520	-23 063
Renteinntekter		-3 020	-3 000	-3 000	20	-4 495
Konserninterne renteinntekter		-57	0	0	57	-227
Gevinster og tap på finansielle omlopsmidler		-10	0	0	10	0
Renteutgifter		11	0	0	-11	33
Konserninterne renteutgifter		146	250	250	104	206
Konserninterne avdrag på lån	11	1 000	1 000	1 000	0	1 000
Netto finansutgifter		-1 929	-1 750	-1 750	179	-3 483
Motpost avskrivninger	6	-55 922	-60 000	-60 000	-4 078	-56 472
Netto driftsresultat		-104 646	-95 025	-89 283	9 621	-83 018
Disponering eller dekning av netto driftsresultat:						
Overføring til investering	1	229 249	389 930	250 030	160 681	33 472
Bruk av disposisjonsfond	1,17	-129 248	-299 551	-160 747	-170 303	0
Avsetning til disposisjonsfond	1,17	4 646	4 646	0	0	124 534
Dekning av tidligere års merforbruk		0	0	0	0	-74 988
Sum disponeringer eller dekning av netto driftsresultat		104 646	95 025	89 283	-9 621	83 018
Fremført til inndekning i senere år (merforbruk)		0	0	0	0	0

ØKONOMISK OVERSIKT ETTER ART - DRIFT

Økonomisk oversikt etter art - drift 2021	Noter	Regnskap 2021	Regulert budsjett 2021	Opprinnelig budsjett 2021	Avvik	Regnskap 2020
Andre overføringer og tilskudd fra staten		-5 467	-2 000	-2 000	3 467	-6 073
Overføringer og tilskudd fra andre		-19 072	-20 000	0	-928	-7 853
Brukerbetalinger		0	0	0	0	0
Salgs- og leieinntekter		-327 438	-320 000	-334 000	7 438	-295 635
Sum driftsinntekter		-351 976	-342 000	-336 000	9 976	-309 561
Lønnsutgifter		72 345	64 028	78 124	-8 318	78 978
Sosiale utgifter		42 185	36 848	36 848	-5 336	40 748
Kjøp av varer og tjenester		115 987	129 599	111 245	13 612	93 330
Overføringer og tilskudd til andre		18 742	18 250	22 250	-492	16 970
Avskrivninger	6	55 922	60 000	60 000	4 078	56 472
Sum driftsutgifter		305 181	308 725	308 467	3 544	286 498
Brutto driftsresultat		-46 795	-33 275	-27 533	13 520	-23 063
Renteinntekter		-3 020	-3 000	-3 000	20	-4 495
Konseminterne renteinntekter		-57	0	0	57	-227
Gevinster og tap på finansielle omløpsmidler		-10	0	0	10	0
Renteutgifter		11	0	0	-11	33
Konseminterne renteutgifter		146	250	250	104	206
Konseminterne avdrag på lån	11	1 000	1 000	1 000	0	1 000
Netto finansutgifter		-1 929	-1 750	-1 750	179	-3 483
Motpost avskrivninger	6	-55 922	-60 000	-60 000	-4 078	-56 472
Netto driftsresultat		-104 646	-95 025	-89 283	9 621	-83 018
Disponering eller dekning av netto driftsresultat:					0	
Overføring til investering	1,17	229 249	389 930	250 030	160 681	33 472
Bruk av disposisjonsfond	1,17	-129 248	-299 551	-160 747	-170 303	0
Avsetning til disposisjonsfond	17	4 646	4 646	0	0	124 534
Dekning av tidligere års merforbruk		0	0	0	0	-74 988
Sum disponeringer eller dekning av netto driftsresultat		104 646	95 025	89 283	-9 621	83 018
Fremført til dekning i senere år (merforbruk)		0	0	0	0	0

BEVILGNINGSOVERSIKT INVESTERING

Bevilgningsoversikt investering 2021	Noter	Regnskap 2021	Regulert budsjett 2021	Opprinnelig budsjett 2021	Avvik	Regnskap 2020
Investeringer i varige driftsmidler	6,26	366 794	501 430	359 530	134 636	143 513
Tilskudd til andres investeringer		0	0	0	0	3
Sum investeringsutgifter		366 794	501 430	359 530	134 636	143 516
Tilskudd fra andre	26	-2 847	-2 000	0	847	-100
Salg av varige driftsmidler		-4 698	0	0	4 698	-444
Utdeling fra selskaper	7,28	-130 000	-109 500	-109 500	20 500	-109 500
Sum investeringsinntekter		-137 545	-111 500	-109 500	26 045	-110 044
Netto utgifter videreutlån		0	0	0	0	0
Overføring fra drift	1	-229 249	-389 930	-250 030	-160 681	-33 472
Sum overføring fra drift og netto avsetninger		-229 249	-389 930	-250 030	-160 681	-33 472
Fremført til inndekning i senere år (udekket beløp)		0	0	0	0	0

Balanseoppstilling - bykassen		Regnskap 2021	Regnskap 2020	Endring
EIENDELER				
Sum anleggsmidler		5 109	4 885	223
Sum varige driftsmidler	6	3 000	2 690	311
Faste eiendommer og anlegg	6,14	2 529	2 329	199
Utstyr, maskiner og transportmidler	6,14	472	360	111
Sum finansielle anleggsmidler		1 462	1 592	-130
Aksjer og andeler	7	1 462	1 592	-130
Immaterielle eiendeler		0	0	0
Pensjonsmidler	15	646	603	43
Sum omløpsmidler		505	633	-129
Bankinnskudd og kontanter		345	485	-140
Sum finansielle omløpsmidler		0	0	0
Sum kortsiktige fordringer		160	148	11
Kundefordringer		0	16	-16
Eksterne kortsiktige fordringer		39	25	14
Premieavvik	15	121	108	13
SUM EIENDELER		5 613	5 519	95
EGENKAPITAL				
Sum egenkapital		-5 115	-4 993	-122
Sum egenkapital drift		-405	-530	
Disposisjonsfond	17	-405	-529	125
Sum egenkapital investering		-70	-70	
Ubundet investeringsfond	17	-64	-64	0
Bundne investeringsfond	17	-6	-6	0
Sum annen egenkapital		-4 640	-4 393	
Kapitalkonto	4	-4 644	-4 397	-247
Prinsippendringer som påvirker arbeidskapitalen dri	5	4	4	0
GJELD				
Sum langsiktig gjeld		-499	-488	-10
Sum lån		-6	-11	5
Ekstern gjeld kredittinstitusjoner		0	0	0
Konsernintern langsiktig gjeld	11	-6	-11	5
Pensjonsforpliktelser		-459	-478	18
Sum kortsiktig gjeld		-34	-38	4
Leverandørgjeld		-45	-41	-4
Annen kortsiktig ekstern gjeld		-28	-18	-10
Konsernintern kortsiktig gjeld		40	21	18
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		-5 647	-5 519	-128
MEMORIAKONTI				
Sum memoriakonti		0	0	0
Andre memoriakonti		76	76	0
Motkonto for memoriakontiene		-76	-76	0

Oversikt over samlet budsjetttavvik og årsavslutningsdisposisjoner

1. OVERSIKT OVER SAMLET BUDSJETTAVVIK OG ÅRSAVSLUTNINGSDISPOSISJONER

Tall i hele mill.

Driftsregnskapet	
1. Netto driftsresultat	-105
2. Avsetninger til bundne driftsfond	0
3. Bruk av bundne driftsfond	0
4. Overføring til investering i henhold til årsbudsjettet og fullmakter	390
5. Avsetninger til disposisjonsfond i henhold til årsbudsjettet og fullmakter	5
6. Bruk av disposisjonsfond i henhold til årsbudsjettet og fullmakter	-300
7. Budsjettert dekning av tidligere års merforbruk	0
8. Årets budsjetttavvik (mer- eller mindreforbruk før strykninger)	-10
9. Strykning av overføring til investering	-161
13. Mer- eller mindreforbruk etter strykninger	0
18. Fremført til inndekning i senere år (merforbruk).	0
De av postene 9 til 12 og 14 til 17 som ikke er aktuelle er utelatt	
Investeringsregnskapet	
1. Sum utgifter og inntekter eksklusive bruk av lån	-229
2. Avsetninger til bundne investeringsfond	0
3. Bruk av bundne investeringsfond	0
4. Budsjettert bruk av lån	0
5. Overføring fra drift i henhold til årsbudsjettet og fullmakter	-390
9. Årets budsjetttavvik (udekket eller udisponert beløp før strykninger)	161
12. Strykning av overføring fra drift	-161
14. Udekket eller udisponert beløp etter strykninger	0
16. Fremført til inndekning i senere år (udekket beløp).	0
De av postene 10 til 13 og 15 som ikke er aktuelle er utelatt	

I 2021 er budsjettbehovet til investering kr. 161 mill. mindre enn budsjettet. Dette medfører strykning i overføring til investering fra drift på kr. 161 mill. I driftsregnskapet er det gjort strykninger i overføring fra drift til investering på kr. 161 mill. Dette har medført at det totalt er strøket kr. 170 mill. i bruk av disposisjonsfond grunnet positivt budsjettavvik på kr. 10 mill. i netto driftsresultat.

Faste noteopplysninger om arbeidskapitalen, kapitalkonto og endringer i regnskapsprinsipp

2. BESKRIVELSE AV REGNSKAPSPRINSIPPER

Beskrivelse av regnskapsprinsipper

Regnskapet er avlagt i henhold til forskrift fra Kommunal- og regionaldepartement av 01.01.2020 for kommunale og fylkeskommunale foretak. Videre er årsregnskapet satt opp i overensstemmelse med god kommunal regnskapsskikk, både når det gjelder selve regnskapsføringen og når det gjelder den økonomiske informasjonen som årsregnskapet gir.

Regnskapet omfatter alle økonomiske midler som er disponert for året, og anvendelse av disse. Regnskapet er ført etter anordningsprinsippet, dvs. at alle kjente utgifter/utbetalinger og inntekter/innbetalinger er tatt med enten de er betalt eller ikke når regnskapet avsluttes, herunder også alle lønnsutgifter.

Fra og med 2014 blir premieavvik av pensjonskostnad amortisert over 7 år, mens premieavvik oppstått fra og med 2011 amortiseres over 7 år. Tidligere var dette over 15 år. Alle utgifter, utbetalinger, inntekter og innbetalinger er ført brutto.

3. ARBEIDSKAPITAL

Beløp i 1000 kr			
§ 5-10 a) Anskaffelse og anvendelse av midler	Regnskap 2021	Regnskap 2020	Endring
Anskaffelse av midler			
Inntekter driftsdel (kontoklasse 1)	-351 976	-309 561	-42 415
Inntekter investeringsdel (kontoklasse 0)	-7 545	-544	-7 001
Innbetalinger finanstransaksjoner	-133 086	-114 222	-18 864
Sum anskaffelse av midler	-492 608	-424 327	-68 280
Anvendelse av midler			
Utgifter driftsdel (kontoklasse 1)	249 259	230 026	19 233
Utgifter investeringsdel (kontoklasse 0)	366 794	143 516	223 278
Utbetalinger finanstransaksjoner	1 157	1 239	-83
Sum anvendelse av midler	617 210	374 782	242 428
Anskaffelse - anvendelse av midler	124 602	-49 546	174 148
Ubrukte lånemidler	0	0	0
Endring i ubrukte lånemidler	0		
Endring i arbeidskapital	124 602		

Beløp i 1000 kr			
Spesifikasjon av endring i arbeidskapital	Regnskap 2021	Regnskap 2020	Endring
Omløpsmidler			
Endringer kortsiktige fordringer	38 886	40 857	-1 972
Endring aksjer og andeler	0	0	0
Endring av obligasjoner og sertifikater	0	0	0
Endring betalingsmidler	344 800	484 612	-139 813
Endring premieavvik	120 857	107 638	13 219
Sum endring omløpsmidler	504 542	633 108	-128 565
Kortsiktig gjeld			
Endring kortsiktig gjeld	-33 579	-37 543	3 963
Endring arbeidskapital	470 963	595 565	-124 602

4. KAPITALKONTO

Spesifikasjon av kapitalkonto

	Tall i kroner og øre
Økning i formue (kreditposter i året)	Beløp
<i>IB - Saldo pr. 01.01.2021</i>	<i>-4 396 973 013,98</i>
Aktivering av fast eiendom og anlegg	-231 854 175,07
Aktivering av utstyr, maskiner og transportmidler	-134 939 610,33
Kjøp av aksjer og andeler	
Oppskrivning av askjer og andeler	
Utlån	
Avdrag på eksterne lån	-4 962 123,46
Endring pensjonsmidler	-42 672 026,56
Endring arbeidsgiveravgift av pensjonsmidler	
Estimatavvik pensjonsmidler	
Sum pr. 31.12.21	-4 811 400 949,40
Redusert formue (debitposter i året)	Beløp
Salg av fast eiendom og anlegg	19 000,20
Av- og nedskrivning av fast eiendom og anlegg	32 474 858,91
Salg av utstyr, maskiner og transportmidler	78 281,98
Av- og nedskrivning av utstyr, maskiner og transportmidler	23 446 722,56
Salg av aksjer og andeler	
Nedskrivning av aksjer og andeler	130 000 000,00
Avdrag på utlån (mottatte avdrag)	
Avskrivning sosiale utlån	
Avskrivning andre utlån	
Bruk av midler fra eksterne lån	
Endring pensjonsforpliktelser	-18 318 771,34
Endring arbeidsgiveravgift av pensjonsforpliktelse	
Estimatavvik pensjonsforpliktelser	
Finansiering av investeringsregnskapet	
<i>UB - Saldo pr. 31.12.2021</i>	<i>4 643 700 857,09</i>
Sum pr. 31.12.21	4 811 400 949,40
Kontrollsum:	0,00

5. VESENTLIGE ENDRINGER I REGNSKAPSPRINSIPP, REGNSKAPSESTIMAT OG KORRIGERINGER AV TIDLIGERE ÅRS FEIL

Det foreligger ingen vesentlige endringer i regnskapsestimat og korrigeringer av tidligere års feil.

Faste noteopplysninger om eiendeler

6. VARIGE DRIFTSMIDLER

Fra Anleggsmodul År 2021

 Anleggsmidler 2021 Oslo Havn KF (B4)								Beløp i hele 1000
	A	B	C	D	E	F	Tomt/Grunn	Sum
Anskaffelseskost 01.01	29 817	27 673	0	731 231	995 510	519 234	1 518 148	3 821 612
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01	-27 317	-19 673	0	-381 451	-422 612	-280 912	0	-1 131 965
Tilgang i regnskapsåret	2 885	6 866	0	125 189	43 437	133 650	54 767	366 794
Avgang i regnskapsåret	0	-78	0	0	0	0	-19	-97
Avskrivninger i regnskapsåret	-1 639	-902	0	-20 906	-23 540	-8 935	0	-55 922
Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0	0
Reverserte nedskrivninger								
Bokført verdi 31.12	3 746	13 886	0	454 063	592 794	363 037	1 572 896	3 000 421
Økonomisk levetid	5 år	10 år	15 år	20 år	40 år	50 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

Fra Hovedbok År 2021

 Anleggsmidler 2021 Oslo Havn KF (B4)								Beløp i hele 1000
	A	B	C	D	E	F	Tomt/Grunn	Sum
Anskaffelseskost 01.01	95 616	27 673	0	731 231	995 510	519 234	1 518 148	3 887 412
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01	-93 116	-19 673	0	-381 451	-422 612	-280 912	0	-1 197 765
Tilgang i regnskapsåret	-62 914	6 866	0	125 189	43 437	133 650	54 767	300 994
Avgang i regnskapsåret	0	-78	0	0	0	0	-19	-97
Avskrivninger i regnskapsåret	64 160	-902	0	-20 906	-23 540	-8 935	0	9 878
Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0	0
Reverserte nedskrivninger								0
Bokført verdi 31.12	3 746	13 886	0	454 063	592 794	363 037	1 572 896	3 000 421
Økonomisk levetid	5 år	10 år	15 år	20 år	40 år	50 år		
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær		

Avvik mellom hovedbok og anleggsmodul:

	A	B	C	D	E	F	Tomt/Grunn	Sum
Anskaffelseskost 01.01	65 800	0	0	0	0	0	0	65 800
Akkumulerte av- og nedskrivninger 01.01	-65 800	0	0	0	0	0	0	-65 800
Tilgang i regnskapsåret	-65 800	0	0	0	0	0	0	-65 800
Avgang i regnskapsåret	0	0	0	0	0	0	0	0
Avskrivninger i regnskapsåret	65 800	0	0	0	0	0	0	65 800
Nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0	0
Reverserte nedskrivninger	0	0	0	0	0	0	0	0
Bokført verdi 31.12	0	0	0	0	0	0	0	0

Avvik mellom hovedbok og anleggsmodul skyldes:

Avvik i gruppe A skyldes at anlegg som var ferdig nedskrevet g skulle utrangeres ved en misforståelse bli overført til ny anleggsmodul. Dette er ryddet opp i 2021, og i 2022 vil det ikke være noen differanse.

Anleggsmiddel-gruppe	Avskrivnings-plan	Eiendeler	Anleggsgruppe i Agresso
Gruppe a	5 år	IKT-utstyr, kontormaskiner og lignende	05
Gruppe b	10 år	Inventar og innredning, større utstyr, verktøy og maskiner, kjøretøy, og lignende	10
Gruppe c	15 år	Programvare	15
Gruppe d	20 år	Brannbiler og andre større nyttekjøretøy, større anleggsmaskiner, båter og ferger, og lignende	20 / 21
Gruppe e	40 år	Barnehagelokaler, skolelokaler, idrettshaller og idrettsanlegg, boliger og lokaler til bofellesskap, veger og parkeringsplasser, terminalbygninger, kaier og kaianlegg, forbrenningsanlegg, renseanlegg, pumpestasjoner, høydebasseng og ledningsnett, og lignende	40
Gruppe f	50 år	Administrasjonslokaler, institusjonslokaler, kulturbygg, lagerbygg, brannstasjoner, og lignende	50
Tomt/grunn	Avskrives ikke	Tomter og grunn	T1

Avstemming investeringsregnskapet mot kapitalkonto

Utgifter ført i investeringsregnskapet, kostart 000-389 + art 429 Beløp i hele kr

herav faste eiendommer og anlegg:	231 854 175
herav utstyr, maskiner og transportmidler:	134 939 610
I Sum utgifter ført i investeringsregnskapet som skal aktiveres	366 793 785
II Kapitalkonto som viser aktiverte nyanskaffelser	366 793 785
Differanse (I-II)	0
Evt. forklaring til differanse:	

I hele kroner

	Anleggsgruppe (innhold)	Behov for nedskrivning vurdert (ja/nei)	Nedskrevet med (beløp)
Gruppe a	IKT-utstyr, kontormaskiner og lignende	Nei	
Gruppe b	Inventar og innredning, større utstyr, verktøy og maskiner, kjøretøy, og lignende	Nei	
Gruppe c	Programvare	Nei	
Gruppe d	Brannbiler og andre større nyttekjøretøy, større anleggsmaskiner, båter og ferger, og lignende	Nei	
Gruppe e	Barnehagelokaler, skolelokaler, idrettshaller og idrettsanlegg, boliger og lokaler til bofellesskap, veger og parkeringsplasser, terminalbygninger, kaier og kaianlegg, forbrenningsanlegg, renseanlegg, pumpestasjoner, høydebasseng og ledningsnett, og lignende	Nei	
Gruppe f	Administrasjonslokaler, institusjonslokaler, kulturbygg, lagerbygg, brannstasjoner, og lignende	Nei	
Tomt/grunn	Tomter og grunn	Nei	

7. AKSJER OG ANDELER

i hele 1000 kr

Selskap	Balanseført verdi	Markedsverdi	Eierandel
Hav Eiendom AS	1 462 787	5 100 000	100 %
Visit Oslo	10	10	

Faste noteopplysninger om lån, avdrag, pensjon og andre forpliktelser

11. LÅN

I hele tusen kroner				
Tekst	2021	2020	Avdrag	Gjenværende løpetid
Underdekning Oslo Pensjonsforsikring	0	3 962	3 962	0 år
Lånefondet	6 000	7 000	1 000	6 år

14. MINIMUMSAVDRAK ETTER KOMMUNELOVEN

Beregning av minste tillatte låneavdrag 2021	
Lån i lånefondet 01.01	7 000
Annen ekstern lånegjeld	0
A Sum lånegjeld 01.01	7 000
Sum fast eiendom og anlegg 01.01	2 329 367
Herav tomter	1 518 148
Sum Inventar og utstyr 01.01	360 280
B Sum anleggsmidler	1 171 499
C Sum avskrivninger	55 922
Minste tillatte avdrag (A*C/B)	334
Betalte avdrag:	
Avdrag til lånefondet	1000
Avdrag på annen ekstern lånegjeld	0
Sum betalte avdrag	1 000
Over- / underdekning (-) betalt avdrag	666
Gjennomsnittlig restlevetid anleggsmidler	20,95

15. PENSJON

Pensjonskostnad	2020	2021
Årets opptjening	11 398 216	10 715 558
Rentekostnad	23 328 719	13 717 897
Forventet avkastning	-31 480 677	-21 594 860
Netto pensjonskostnad	3 246 258	2 838 596
Sum amortisert premieavvik	21 211 261	23 940 770
Administrasjonskostnad	2 658 294	3 699 031
Samlet kostnad (inkl. administrasjon)	27 115 812	30 478 396

Premieavvik	2020	2021
Innbetaling	26 353 711	42 063 648
Administrasjonskostnad	-2 658 294	-3 699 031
Netto pensjonskostnad	-3 246 258	-2 838 596
Premieavvik	20 449 160	35 526 022

Pensjonsforpliktelse (estimat)	31.12.2020	31.12.2021
Brutto påløpt forpliktelse	477 509 402	459 190 631
Pensjonsmidler	603 310 633	645 982 660
Netto forpliktelse før arb.avgift	-125 801 231	-186 792 029

NÆRMERE SPESIFIKASJONER

Spesifikasjon av brutto pensjonsforpliktelse UB - estimat	2020	2021
Brutto pensjonsforpliktelse IB 1.1 - estimat i fjor	457 930 452	477 509 402
Årets opptjening	11 398 216	10 715 558
Rentekostnad	23 328 719	13 717 897
Utbetaling	-24 787 407	-23 581 000
Amortisering estimatavvik - forpliktelse	9 639 421	-19 171 227
Brutto pensjonsforpliktelse UB 31.12 - estimat full amortisering	477 509 402	459 190 631

Spesifikasjon av brutto pensjonsmidler UB - estimat	2020	2021
Brutto pensjonsmidler IB 1.1 - estimat i fjor	530 303 260	603 310 633
Innbetaling	26 353 711	42 063 648
Administrasjon	-2 658 294	-3 699 031
Utbetalinger	-24 787 407	-23 581 000
Forventet avkastning	31 480 677	21 594 860
Amortisering estimatavvik - midler	42 618 685	6 293 549
Brutto pensjonsmidler UB 31.12 - estimat full amortisering	603 310 633	645 982 660

Amortisering av premieavvik	2020	2021
Beregnet premieavvik året før	28 797 553	20 449 160
Amortisering av fjorårets premieavvik	4 113 936	2 921 309
Amortisering av premieavvik fra tidligere år	17 097 325	21 019 461
Sum amortisert premieavvik til føring	21 211 261	23 940 770
Amortisering fra tidligere år som utløper	191 800	4 398 230

Spesifikasjon av estimatavvik	2020	2021
Faktisk forpliktelse	467 569 874	458 338 176
Estimert forpliktelse	-457 930 452	-477 509 402
Estimatavvik forpliktelse IB 1.1	9 639 421	-19 171 227
Amortisert avvik i år	9 639 421	-19 171 227
Gj.st samlet avvik forpliktelse UB 31.12	0	0

Estimerte pensjonsmidler	530 303 260	603 310 633
Faktiske pensjonsmidler	-572 921 945	-609 604 183
Estimatavvik midler IB 1.1	-42 618 685	-6 293 549
Amortisert avvik i år	-42 618 685	-6 293 549
Gj.st samlet avvik midler UB 31.12	0	0

Føring av estimatavvik	2020	2021
Brutto estimatavvik	-32 979 264	-25 464 776
Amortisert premieavvik i år	-21 211 261	-23 940 770
Netto balanseført estimatavvik	-54 190 525	-49 405 546

Avstemming	2020	2021
Balanseført netto forpliktelse IB 1.1	-72 372 807	-125 801 231
Netto pensjonskostnad	3 246 258	2 838 596
Administrasjonskostnad	2 658 294	3 699 031
Amortisert premieavvik i år	21 211 261	23 940 770
Forfalt premie (inkl. administrasjon)	-26 353 711	-42 063 648
Netto balanseført estimatavvik i år	-54 190 525	-49 405 546
Balanseført netto forpliktelse UB 31.12	-125 801 231	-186 792 029

Medlemsstatus	01.01.2020	01.01.2021
Antall aktive	105	104
Antall oppsatte	228	228
Antall pensjoner	232	237
Gj.snitts pensjonsgrunnlag, aktive	674 532	674 931

Økonomiske forutsetninger og annet	2020	2021
Avkastning på pensjonsmidler	5,50 %	3,50 %
Diskonteringsrente	5,00 %	3,00 %
Årlig lønnsvekst	3,96 %	1,98 %
Årlig G-regulering	3,96 %	1,98 %
Amortiseringsfaktor	7	7

Årets pensjonskostnad inkl. arbeidsgiveravgift er kr. 34,8 mill. Akkumulert premieavvik i balansen er kr. 120,9 mill. inkl. Arbeidsgiveravgift.

Premieavvik 2001 – 2010 er amortisert over 15 år.
Premieavvik 2011 – 2013 er amortisert over 10 år.
Fra og med 2014 blir det amortisert over 7 år. Dette er pensjonskostnader som blir utgiftsført årlig. Årets utgiftsførte premieavvik inkl. Arbeidsgiveravgift fra tidligere år er kr. 27,3 mill.

Faste noteopplysninger om andre forhold

17. BUNDNE FOND

I hele tusen kroner

Alle fond	Kostra - art	Regnskap 2021	Regnskap 2020
Avsetninger til fond	Sum (540:550)	4 646	124 534
Bruk av avsetninger	Sum (940:950)	-129 248	-74 988
Netto avsetninger		-124 602	49 546

Bundet driftsfond, avsetninger og bruk av avsetninger

Bundet driftsfond	Kostra art/balanse	Regnskap 2021	Regnskap 2020
IB 0101	2.51	25	25
Avsetninger	550	-	-
Bruk av avsetninger	950	-	-
UB 31.12	2.51	25	25

Bundet investeringsfond, (Ren Oslofjord og Filipstadbru), avsetninger og bruk av avsetninger

Bundet investeringsfond	Kosta art/balanse	Regnskap 2021	Regnskap 2020
IB 0101	2.55	6 130	6 130
Avsetninger	550	-	-
Bruk av avsetninger	950	-	-
UB 31.12.	2.55	6 130	6 130

Disposisjonsfond	Kostra art/balanse	Regnskap 2021	Regnskap 2020
IB 0101	2.56	529 491	404 957
Avsetninger driftsregnskapet	540	4 646	124 534
Bruk av avsetninger driftsregnskapet	940 (930)	-129 248	-
UB 31.12	2.56	404 889	529 491

Ubundet investeringsfond	Kostra art/balanse	Regnskap 2021	Regnskap 2020
IB 0101	2.53	63 826	63 826
Avsetninger	548	-	-
Bruk av avsetninger	948 (930)	-	-
UB 31.12	2.53	63 826	63 826

20. YTELSE TIL LEDENDE PERSONER I VIRKSOMHETEN

I 2021 har det blitt utbetalt ytelser til administrerende direktør på kr. 1,6 mill. og styreleder på kr. 0,2 mill.

21. GODTGJØRELSE TIL REVISOR, FORDELT PÅ REVISJON OG RÅDGIVING

Kommunerevisjonen har utført revisjonsoppgaver for kr. 0,31 mill. for virksomheten.

Det er kjøpt inn rådgivingstjenester ifbm. internrevisjon for kr. 1,0 mill. fra eksterne leverandører.

Andre noteopplysninger i årsregnskapet og krav om nummerering av notene

24. TAP OG AVSETNING TIL TAP

	i hele 1000 kr	
	2021	2020
Faktisk tap konstantert på fordringer	1 777	-
- Tap på fordringer tatt på forskudd i fj	-	-
= Mørtap på fordringer som resultatføres	1 777	-
+ Forventet tap på fordringer	-	-
= Samlet resultatført tap på fordringer	1 777	-

Samlet sett har det vært ført kr 1,77 mill. i tap på fordringer i 2021. Utestående kundefordringer har blitt vurdert ved årsskiftet og fordringer som er eldre enn 42 dager er brukt som grunnlag for en avsetning til tap på kr. 1,4 mill.

25. BELASTNING AV INVESTERINGSPROSJEKTER MED ANDEL AV ADMINISTRATIVE UTGIFTER

NOTE 25.1 ANDEL ADMINISTRATIVE UTGIFTER

Det er ført interne timer i investeringsprosjektene der hvor fast ansatte prosjektledere i Oslo Havn har jobbet. Totalt antall som er bokført i år 2021 er 8 275 timer. Og med en timepris på kr. 1000,- utgjør dette totalt kr. 8,28 mill.

Følgende prosjekter er belastet med interne timer i regnskapet:

i hele tusen kroner	
Virksomhetsområde	Beløp
Hjortnes-Filipstad	436
Pipervik-Revier-Vippetangen	2 064
Sydhavna	4 529
Hele havna inkl. sjøområdet og øybryggene	1 246
Sum	8 275

26. INVESTERINGSOVERSIKT

NOTE 26.1 STØRRE PÅGÅENDE PROSJEKTER

i hele tusen kroner

Prosjekt	Kostnadsramme	Opprinnelig budsjett 2021	Regulert budsjett 2021	Regnskap per 31.12.21	Avvik regulert budsjett vs regnskap per 31.12.21
Virksomhetsområde 1: Hjortnes-Filipstad					
Byutvikling Hjortnes - Filipstad	66 000	2 500	2 500	491	2 009
Rehab kranene på Filipstad	2 000		0	45	-45
Mål 1 - udisponert					0
Totalt virksomhetsområde 1	403 000	2 500	2 500	536	1 964
Virksomhetsområde 2: Pipervika-Revier-Vippetangen					
Vippetangen - Planarbeid	18 000	2 000	2 500	541	1 959
Akershustranda (inkl. Gasten)	33 000		0	13	-13
Havnepromenade (inkl. Trettenparken)	9 000	1 000	300	125	175
Tilrettelegging cruise landstrøm cruise Revier	81 200		0	40	-40
Akershusutstikkeren, Oppgradering kaikonstruksjon	90 300		400	210	190
Rådhusbrygge 2 - skur	11 600		6 833	6 764	70
Søndre Akershuskai - rehabilitering av kaidekket	25 000		200	109	91
Landstrøm Vippetangen	13 700		100	107	-7
Hellelegging Rådhusplassen vest	5 000	10 000	100	147	-47
Rådhusbrygge 4 Trafo i skur - ladestrøm	21 100		100	100	0
Totalrehabilitering av skur 38	144 000	50 000	108 900	104 093	4 807
Rådhusbrygge 5 - ny kai	38 160	10 000	26 440	19 405	7 035
ISPS gjerde på Filipstad	1 500		1 200	34	1 166
Mål 2 - udisponert		20 000			
Totalt virksomhetsområde 2	745 060	93 000	147 073	131 686	15 387
Virksomhetsområde 3: Sydhavna					
Kneppeskjær øst - Nye kaier	79 700		2 900	706	2 194
Havnevei, havnespor, tilrettelegging Ylport	97 400	2 000	2 500	30	2 470
Oppgradering kaifront og fending Ormsund	9 180		6 150	38	6 112
Ylport, utvidelse av admin. Bygg	45 360	9 000	10 360	18 912	-8 552
Mudring Unicon/Cemex (Søndre Kongshavnkai)	10 070		9 857	120	9 736
3 RTG-kraner med tilhørende infrastruktur	54 386	41 000	45 386	45 760	-374
Arealopparbeidelse for stack 3.1, inkl. fylling i basseng	79 760	32 000	55 869	49 383	6 486
Infrastruktur Nordre Sjørsøykai	28 840	1 000	29 241	29 533	-293
Busbar infrastruktur stack 3.1	6 360	4 500	4 860	4 547	313
Bulktelt	10 620		2 808	2 601	207
Ormsund buffersone - delområde 5	21 500	1 000	10 750	1 643	9 107
1 STS-kran (Ship-To-Shore), fornyelse av kran 509	101 350	65 000	65 900	24 203	41 697
Perimetersikring - Sydhavna	16 300	5 000	5 500	1 598	3 902
Riving og fjerning av Kongshavnveien 28	4 450	4 000	4 450	2 166	2 284
Nullutslipp Sydhavna	24 000	20 000	9 000	344	8 656
Ekeberganlegget rehabilitering	84 800	3 000	3 000	395	2 605
Landstrømløsning til containerskip	1 090		1 090	1 189	-99
Flytte energisentralen fra Kongshavnveien 28 til Ekeberganlegget	3 600		3 600	2 323	1 277
Ladeinfrastruktur for tungtransport	100			285	-285
Mål 3 - udisponert		31 000	3 130	0	3 130
Totalt virksomhetsområde 3	318 226	218 500	276 350	185 779	90 572
Virksomhetsområde 4: Hele Havna inkl. sjøområdet og øybryggene					
Flytende materiell (Pelikan 2)	25 700	500	1 840	11	1 829
Øybryggene (Nakholmen brygge, Lindøya vest, Lindøya øst, Bleikøya brygge)	32 000	15 000	29 567	23 078	6 489
Ny fortøyningsflåte	17 720		17 720	11 725	5 995
Rullende materiell	13 350	3 000	7 070	6 866	204
Nytt oppsyns- og eskortefartøy (Teist)	15 640	4 530	5 540	5 020	520
Overgang til Acos WebSak	2 000		3 935	1 208	2 727
Fiber skur 38	750		750	885	-135
Mål 4 - udisponert		2 500	4 500	0	4 500
Totalt virksomhetsområde 4	116 860	25 530	70 922	48 793	22 129
Udisponert		20 000	4 584	0	4 584
Totalt	1 583 146	359 530	501 430	366 794	134 636

NOTE 26.2 OPPLYSNING OM VESENTLIGE OVERFØRINGER MOTTATT TIL FINANSIERING AV INVESTERINGER

Det er i år 2021 mottatt kr. 0,1 mill. i støtte fra Enova SF i forbindelse med kjøp av to elektriske biler til bruk i Oslo Havn KF og kr. 0,4 mill. til landstrømløsning for containerskip. Det er mottatt kr. 130 mill. i utbytte fra HAV Eiendom i 2021.

I hele tusen kroner

P.nr	Prosjektets navn	Regulert budsjett	Beløp	Avvik
82100500	Landstrømløsning til containerskip	0	396	-396
82100100	Rullende materiell	0	100	-100

NOTE 26.2 INVESTERINGS- AVVIK – KATEGORISERT

	1. Periodisering savvik, men innenfor vedtatt plan	2. Reelle netto besparelser på ferdige prosjekter	3. Reelle forsinkelser ihht. vedtatt tidsplan	4. Uforutsigbare avsetninger	Sum prosjekt
V.omr. 1: Hjortnes- Filipstad	-45	0	2 009	0	1 964
V.omr. 2: Pipervika- Revier- Vippetangen	13 244	0	2 143	0	15 387
V.omr.3: Sydhavna	53 678	7 006	27 425	2 463	90 572
V.omr.4: Hele havna	2 931		14 833	4 365	22 129
Udisponert				4 584	4 584
Sum	69 808	7 006	46 410	6 828	134 636

28. SPESIFIKASJON AV UVANLIGE OG VESENTLIGE POSTER OG TRANSAKSJONER

Det har i 2021 blitt utbetalt utbytte på kr. 130 mill. fra HAV eiendom. Aksjekapitalen i selskapet er nedskrevet tilsvarende, ref. note 7 – Aksjer og andeler.

I 2021 har Oslo Havn KF fått overført 20,0 mill. i koronakompensasjon for mindre inntekter i 2020.

30. MELLOMVÆRENDE MED KF

(Fordringer og gjelder internt i kommunen, som ikke inngår i mellomregningsforholdet)

Fordringer/gjeld mellom bykassens virksomheter og foretakene				Beløp i kroner og øre	
Virksomhet – navn:	31.12.2021		Eget Bilagsnummer	Motpartens bilagsnummer	
	Fordringer (+)	Gjeld (-)			
Vann og avløp Byrådsavdeling for finans	128 905,56	-76 307,68	11710418 11710416	11706027	
Sum:	128 905,56	-76 307,68			

31. VESENTLIGE LEIEFORPLIKTELSE

I hele tusen kroner			
Type avtale	2021	Årlig driftsutgift	Avtalen utløper
Leiekontrakt lokaler	5 737	5 737	2022

Kostnad for leie av midlertidig administrasjonslokale i Schweigaardsgate 16 fra september 2020 – medio 2022.

32. KORONARAPPORTERING

I hele tusen kroner						
Kap.nr	Kapittelnavn	Kategori	Regnskap	Regulert budsjett	Avvik	Budsjettjusteringssaker
060	Oslo Havn KF	Merutgift	34			
060	Oslo Havn KF	Mindreutgift				
060	Oslo Havn KF	Mindre inntekt				
		Netto	34	-	-	

Oslo Havn KF har et estimert tap på inntekter på kr. 30 mill. som er innarbeidet i budsjettet for 2021.

Særlige noteopplysninger i årsregnskapet

33. OVERSIKT OVER ANDEL AV FORETAKETS INNTEKTER PÅ EGEN KOMMUNE OG EKSTERNE

I hele tusen kroner

		Fordelt på:		
Oversikt over foretakets inntekter og fordelingen av disse	Totalt	Egen kommune	Interkomm. selskaper	Andre
Andre salgs- og leieinntekter	-332 136	-7 107	0	-325 029
Overføringer med krav til motytelse	-4 418	0	0	-4 418
Overføringer uten krav til motytelse	-22 968	-22 050	0	-919
Renteinntekter	-3 077	-57	0	-3 020
Sum	-362 598	-29 213	0	-333 385

Ikke aktuelle noter

Notene 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 18, 19, 22, 23, 29 og 34 er ikke aktuelle og derfor utelatt.

Særskilt rapportering

5.1 Erfaringer og læring fra koronapandemien

Koronasituasjonen har påvirket aktiviteten i Oslo havn betydelig i 2021 og redusert inntektene. Reduksjon i godsmengder, passasjerer og anløp har vært krevende for mange av våre kunder og deres kunder/leverandører. Oslo Havn leier ut skur og arealer til kunder i restaurant- og serveringsbransjen. Oslo Havn har tilbudt kunder betalingsutsettelse for husleiefakturaer. Det var viktig for flere kunder som slet med sviktende omsetning. Noen kunder klarte seg ikke gjennom koronapandemien, som Fisketorget som gikk konkurs i 2021.

Oslo Havn har ikke hatt særlig økte kostnader som følge av koronapandemien. Smittehandteringen ovenfor egne ansatte og skipsanløp har også fungert svært godt.

5.2 Tiltak for å bedre service overfor kunder og brukere

Oslo Havn har siden 2018 jobbet målrettet med digitalisering av saksgang og prosesser. I 2021 er det jobbet spesielt med innføring av nytt arkivsystem (Websak) og innføring av Office 365. Virksomhetens digitale strategi uttrykker mål og hensikt med å digitalisere tjenester både for kundene og i interne prosesser. Den identifiserer muligheter og peker på utfordringer som må løses. Oslo Havns digitale målbilde er: «Oslo Havn er smart med kompetente ressurser som sammen utnytter digital teknologi til å levere moderne og etterspurte tjenester effektivt til våre kunder og øvrige interessenter».

5.3 Saksbehandlingstid

Oslo Havn har interne regler om saksbehandlingstid i tråd med vedtatt instruks om svarfrister for henvendelse fra publikum. Disse innebærer endelig svar på henvendelser svar innen to uker. Det skal gis midlertidig svar i saker som krever ytterligere saksbehandling. Oslo Havn har rutine for restanselister som følges opp.

5.4 Handlingsplan for mennesker med funksjonsnedsettelse

Oslo Havn tilrettelegger for ansatte med nedsatt funksjonsevne gjennom individuelle tilpasninger i våre lokaler og ved digitale eller fysiske hjelpemidler. Dette er spesielt hensyntatt i rehabiliteringen av administrasjonsbygget for Oslo Havn i Skur 38.

5.5 Universell utforming

Oslo Havn er grunneier og gårdeier på en rekke eiendommer i havneområdet. Alle nye prosjekter, som for eksempel nytt administrasjonsbygg for containeroperatøren Yilport på Sjursøya, tilrettelegges etter krav om universell utforming. Grunnlaget er plan- og bygningsloven og veilederen «Universell utforming i planlegging etter plan- og bygningsloven». Universell utforming gjelder ved utvikling av digitale løsninger og grafiske produkter. Aimo Park er leverandør av parkeringstjenester. De sørger for at det tilbys riktig antall handikapplasser. Oslo Havn vil også vektlegge universell utforming i fremtiden.

5.6 Tiltak/aktiviteter i tråd med Oslo kommunes folkehelseplan

Oslo Havn er ikke oppført som hovedansvarlig eller samarbeidspartner i Folkehelseplan for Oslo 2017 – 2020.

5.7 Likestillingstiltak rettet mot byens innbyggere

Oslo Havn leverer ikke tjenester rettet mot kommunens innbyggere hvor det er relevant med likestillingstiltak.

5.8 Rapportering innen HR-området og helse, miljø og sikkerhet

RAPPORTERING RISIKO FOR DISKRIMINERING ELLER ANDRE HINDRE FOR LIKESTILLING

Tilstandsanalyse	Ja	Nei	Hvis nei, hvorfor ikke?
Har virksomheten i løpet av 2021 undersøkt om det finnes risiko for diskriminering eller andre hindre for likestilling?*		x	

Tabell 5.8.1 Likestilling og mangfold

RAPPORTERING KJØNNSLIKESTILLING I VIRKSOMHETEN

Kategori		Kjønnsbalanse			Lønnsbalanse		
		Menn %	Kvinner %	Total (N)	Menn (kr)	Kvinner (kr)	Kvinner andel av menn %
Totalt i virksomheten	2021	76 %	24 %	100 %	677762	701713	103,53 %
	2020	77 %	23 %	100 %	628280	733241	116,71 %
Toppleders ledergruppe inkl. toppleder	2021	75 %	25 %	100 %	1309069	989750	75,61 %
	2020	62,50 %	37,50 %	100 %	1255055	1042839	83,09 %
Stillingskategori 1 Overingeniør (0044)	2021	77 %	23 %	100 %	759380	766233	100,90 %
	2020	75 %	25 %	100 %	736222	740633	100,60 %
Stillingskategori 2 Spesialkonsulent (0228)	2021	33 %	67 %	100 %	636100	621775	97,75 %
	2020	43 %	57 %	100 %	616200	600975	97,53 %
Stillingskategori 3 Spesialkonsulen (0195)	2021	69 %	31 %	100 %	757564	774340	102,21 %
	2020	57 %	43 %	100 %	729062	753100	103,30 %

Tabell 5.8.2 Kjønn og lønn

RAPPORTERING AV FAST ANSATTE PÅ HELTID OG DELTID

	Alle ansatte	Heltid			Deltid			Ufrivillig deltid			Midlertidig ansatte		
	Totalt	Totalt	Menn %	Kvinner %	Totalt	Menn %	Kvinner %	Totalt	Menn %	Kvinner %	Totalt	Menn %	Kvinner %
2021	108	102	76 %	24 %	2	50 %	50 %	0	%	%	6	67 %	33 %
2020	103	99	76 %	24 %	2	50 %	50 %				2	50 %	50 %

Tabell 5.8.3 Heltid, deltid mv.

RAPPORTERING LIKESTILLINGSTILTAK

Likestillings- og mangfoldstiltak*	Bakgrunn/tilstand	Mål for tiltaket	Beskrivelse av tiltaket	Status på rapporterings-tidspunktet/måloppnåelse
Rekruttering	Oppfordre søkere med innvandrers bakgrunn til å søke ledige stillinger	Øke mangfoldet ytterligere	Innkalle underrepresentert kjønn og søkere med ikke vestlig bakgrunn	Kvinneandel 24 % og ansatte med ikke vestlig bakgrunn - 6 %
Økt formelt fokus	Revitalisere underutvalg for likestilling og mangfold	Kartlegge risiko for diskriminering	Nedsette nytt utvalg under MBU	

Tabell 5.8.4 Likestillingsredegjørelse

RAPPORTERING HR/HMS-OMRÅDET

	Ja	Nei	Hvis nei, kommentarer
Er det fastsatt oppdaterte mål på HMS-området for 2021?	Ja		
Med utgangspunkt i målformuleringene, er det utarbeidet tiltaksplaner/handlingsplaner?	Ja		
Er handlingsplaner/tiltaksplaner innpasset i de årlige budsjetter og økonomiplaner?	Ja		
ARBEIDSTID			
Har virksomheten etablert rutiner og internkontroll for å sikre etterlevelse av arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser og som fanger opp og retter eventuelle avvik som fremkommer, jf. rundskriv 31/2020?	Ja		
Har virksomheten løpende kontroll med arbeidstiden, både for å sikre at rammene for arbeidstid blir fulgt og for å sikre en vurdering av at arbeidstidsordningene er forsvarlig?	Ja		
Virksomheten bes oppgi antall brudd på arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser i 2021.	55		Kommentar: Rapport fra GAT
Hvordan har virksomheten behandlet bruddene i AMU?	Kommentar:	Bruddene blir rapportert på hvert AMU-møte	
Har virksomheten involvert vernetjensten i arbeidet med oppfølging av brudd på arbeidstidsbestemmelsene?	Ja		HVO sitter i AMU
TRAKASSERING			
Hva gjør virksomheten for å hindre trakassering, seksuell trakassering og kjønnsbasert vold?	Egne rutiner for håndtering av alle typer trakassering. Nulltoleranse i Oslo Havn KF.		
VOLD OG TRUSLER			
Har virksomheten gjennomført risikovurdering som omhandler vold og trusler ved utførelse av arbeidet?		Nei	Lite utsatt for vold og trusler
Har virksomheten etablert rutiner som sikrer opplæring og øvelse i forebygging og håndtering av vold- og trusselsituasjoner?		Nei	Lite utsatt for vold og trusler
Har virksomheten iverksatt tiltak for å redusere risiko for vold og trusler?		Nei	Lite utsatt for vold og trusler
Har virksomheten rutiner for å sikre registrering av vold og trusler i HMS-modulen i HR-systemet?	Ja		
Har virksomheten etablert rutiner som sikrer nødvendig oppfølging av arbeidstaker som har vært utsatt for vold og trussel om vold?	Ja		
Har virksomheten rutiner for å sikre varsling av dødsulykker og alvorlige ulykker til Arbeidstilsynet og nærmeste politimyndighet?	Ja		

Tabell 5.8.5 HMS

RAPPORTERING SYKEFRAVÆR

Sykefravær i %	Resultat 2020	Mål 2021	Resultat 2021
Menn	3,5		7,4
Kvinner	3		4,8
Totalt	3,4	4	6,8

Tabell 5.8.6 Sykefravær

BRUK AV KONSULENTER

Kategori av kjøp / Type konsulentttjeneste	Pålagt ekstern evaluering / behov for uavhengighet		Øvrig ekstern konsulentbistand i stedet for egenrekruttering	
	2020	2021	2020	2021
Prosjektering				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			2,15	3,02
Byggeledelse				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			0,71	1,64
Kvalitet og kontroll				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr		0,19	0,37	0,15
IT				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			0,51	0,53
Organisasjon og organisasjonsutvikling				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr				
HMS				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr			0,42	0,19
Andre konsulentttjenester				
Regnskap pr. 31.12. i mill kr	0,326	1,11	4,53	0,70

Tabell 5.9.1 Konsulentbruk drift

KONSULENTBRUK DRIFT

Kategori av kjøp / Type konsulentttjeneste	Type	Pålagt ekstern evaluering / behov for uavhengighet		Øvrig ekstern konsulentbistand i stedet for egenrekruttering	
		2020	2021	2020	2021
Prosjektering					
Regnskap pr. 31.12. i mill kr				20,75	11,86
Byggeledelse					
Regnskap pr. 31.12. i mill kr				2,76	6,02
Kvalitet og kontroll					
Regnskap pr. 31.12. i mill kr				0,22	1,81
IT					
Regnskap pr. 31.12. i mill kr				0,00	1,08
Organisasjon og organisasjonsutvikling					
Regnskap pr. 31.12. i mill kr					
HMS					
Regnskap pr. 31.12. i mill kr					
Andre konsulentttjenester					
Regnskap pr. 31.12. i mill kr				6,99	0,97

Tabell 5.9.1 Konsulentbruk investering

Miljø og klimaarbeidet

Se side 35.

Oppfølging av verbalvedtak og flertallskommentarer

I Tildelingsbrevet for 2021 forutsetter vår eier, Byrådsavdeling for Næring og Eierskap (NOE), at Oslo Havn følger opp: verbalvedtak i bystyret og flertallsmerknader fra bystyrekomiteenes behandling av byrådets årsberetning for 2020 der flertallskonstellasjonen også utgjør et flertall i bystyret. Videre skal Kontrollutvalgets relevante merknader til årsoppgjøret for 2020 kartlegges og følges opp.

Følgende verbalvedtak ble vedtatt for budsjettet 2021, i tillegg til gjeldende tidligere vedtatte verbalvedtak. Disse forutsettes fulgt opp av foretaket i 2. tertialrapporten og årsberetningen:

- F25B/2020 - Styrket arbeid for sjøsikkerhet. Byrådsavdeling for miljø og samferdsel har hovedansvar for oppfølging av F25B/2020. Oslo Havn forutsettes å bistå i arbeidet og rapportere for egen involvering. Status: Oslo Havn har kommet med innspill om sjøsikkerhet. Det er satt opp skilt om badeforbud på utsatte kaier. Det er arbeidet med orden- og fartsforskrifter i samarbeid med Kystverket. Fra 5. mai 2021 gjaldt ny

nasjonal forskrift om fartsgrenser på sjøen. Det ble fastsatt en maksimal grense på 5 knop innenfor 50 meter fra steder hvor bading pågår, eller fra merkebøyer som er utlagt ved offentlige badeplasser. I tillegg er det innført en ny forskrift som trådte i kraft 1. januar 2022. Det handler om fartsgrenser for fritidsfartøy i Oslo kommunes sjøområde. Her fastsettes 5 knop som høyeste tillatte hastighet innenfor en avstand av 200 meter fra land, holmer og skjær som er synlige over vannflaten, samt 25 knop som høyeste tillatte hastighet i øvrige deler av Oslo kommunes sjøområde.

- S17/2010 - Nullutslipp og klimanøytral bilpark; Ved utskifting av kommunens bilpark skal det som hovedregel anskaffes tjenestebiler med nullutslippsteknologi eller klimanøytrale drivstofftyper.

Status: Alle Oslo Havns kjøretøy er enten elektrisk eller bruker HVO100, inkludert våre tre båter.