



Møtested: Havnestyresalen
Møtetid: 13.02.2020 kl. 16:00

Havnestyresaker	Innhold	Lukket
	Protokoll fra havnestyrets møte 05.12.2019	
	Avgradering av saker	
	Rapport vedr. bruk av fullmakter	
	Habilitet	
	Havnestyresaker til behandling	
ST 1/20	Hav Eiendom AS - Handlingsplan 2020	X
ST 2/20	Regnskap og årsberetning 2019	X
ST 3/20	Tildelingsbrev HAV 2020	
ST 4/20	Vippetangen - videre planarbeid	X
ST 5/20	Reguleringsplan for Ormsund	
ST 6/20	AKVA - Aktiv Vannflate - Utkast til rapport	
ST 7/20	Skur 33 AS - leiekontrakter - endring av leiepris	X
ST 8/20	Buffersone Ormsund - Sluttrapport	
	Eventuelt	

Protokoll fra havnestyrets møte 05.12.2019

Avgradering av saker

Rapport vedr. bruk av fullmakter

Habilitet

Havnestyresaker til behandling

Oslo Havn KF

havnedirektøren

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
3/20	Havnestyre	13.02.2020

Saksbehandlende avdeling:

Stabsavdelingen

Saksbehandler / stilling:

Solveig Eikeland / stabsdirektør

Dato: 06.02.2020

Saksnummer: 2017/885

Arkivref: 404/2020

Sak: Tildelingsbrev HAV 2020

Saken gjelder:

HAV har i dag mottatt tildelingsbrevet for 2020. Dette sendes havnestyret for informasjon.

Havnedirektørens vurderinger:

Administrasjonen vil komme med en nærmere redegjørelse på havnestyremøtet 13.februar 2020.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Solveig Eikeland
stabsdirektør

Vedlegg

1 Tildelingsbrev 2020 - Oslo Havn KF (22812)

Oslo Havn KF

havnedirektøren

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
5/20	Havnestyre	13.02.2020

Saksbehandlende avdeling:

Eiendom / Plan og utbygging

Saksbehandler / stilling:

Jasmin Henanger / overingeniør

Dato: 06.02.2020

Saksnummer: 2019/287

Arkivref: 400/2020

Sak: Reguleringsplan for Ormsund

Saken gjelder:

Bakgrunn

Etter flytting av containervirksomheten til Sjursøya i 2015, har aktiviteten på Ormsund hatt preg av midlertidig bruk og kortsiktige kontrakter. Dette er valgt strategi for å avvente at buffersonen skulle ferdigstilles, avklaring av fremtidig reguleringsmessig status og behov for en strategisk diskusjon om hvilken type havnevirksomhet som egner på dette kaiavsnittet. Området har betydelig slitasje etter containertrafikken og det er behov for oppgradering av selve kaien, kaiarealet og opprydding i fht etablering av endelig plassering av havnevei.

Det har gjennom årene vært mange klager fra nærmiljøet på havnevirksomheten på Ormsund. Naboer og flere politiske partier har ved flere anledninger tatt opp at Ormsund bør omreguleres til byutviklingsformål. For å skjerme naboene og sikre videre havnevirksomhet på Ormsund etablerte Oslo Havn (HAV) buffersonen mot Ormsundveien (Bekkelagsbadet), i henhold til reguleringsplanen for Sydhavna.

I 2018 ble det nedlagt midlertidig forbud mot tiltak på Ormsund, som skal følges opp av en reguleringsplan. Plan- og bygningssetaten (PBE) er nå i gang med å starte opp planarbeidet. Målet med en ny regulering er å fastsette hvilke typer virksomhet som tillates og hva man ikke vil tillate av hensyn til naboer og miljø.

Ormsund er en viktig del av Sydhavna. Kaien og bakenforliggende arealer er nødvendige for å nå de ambisiøse målene som er satt for økt sjøtransport og Oslo som nullutslippshavn. Som grunnlag for det videre reguleringsplanarbeidet er det derfor viktig å vise et konsept for langsiktig bruk med konkrete prosjekter og hvilke investeringer som er nødvendig. Ved å etablere varig havnevirksomhet, vil HAV sette flanken på Ormsund og sikre området for framtidig havnevirksomhet. Ved valg av type virksomhet vil hensynet til naboer og miljø være avgjørende.

Med Ormsund menes i denne saken området som er avbildet nedenfor (bilde 1). Det inkluderer også siste del av buffersonen mot mellom havneområdet og Ormsundveien.

Detaljregulering av Ormsund

Byrådet vedtok den 20.9.2018 midlertidig forbud mot tiltak etter plan- og bygningslovens § 13-1 for Ormsundkaia i påvente av omregulering. Hovedmålet med omreguleringen vil være å tydeliggjøre hvilke aktiviteter eller virksomheter som skal ligge på Ormsund, samt hvilke aktiviteter som må begrenses ut fra beliggenhet og av miljøhensyn, med tanke på omkringliggende bebyggelse.

I desember 2019 ble sendte PBE ut et oppstartnotat om detaljreguleringen av Ormsund. Notatet redegjør for bakgrunn, mål og rammer for arbeidet, og skriver følgende om ambisjonen for området:

«Reguleringsplanen skal tilrettelegge for at Ormsundkaia fortsatt skal brukes til havn (Plan- og bygningsloven § 12-5 nr 2), samtidig som det skal tas hensyn til nærområdet. Det er en målsetting at det ved etablering av nye tiltak i havna kun oppføres bebyggelse og virksomhet som faller inn under formålet havn i plan- og bygningsloven. Ormsundkaia er det området i Sydhavna som ligger nærmest boligområder, skoler og barnehager. Planarbeidet må ha som ambisjon at disse ikke skal utsettes for negative konsekvenser av støy, lukt, lys og forurensning fra foredlingsvirksomheter, og sikre en arealbruksmessig overgangssone mellom havnefunksjoner og øvrige byutviklingsarealer.»

Sluttproduktet vil være en detaljregulering, og endelig forslag vil bli oversendt til Byrådsavdeling for byutvikling (BYU) som forbereder saken til behandling i byutviklingsutvalget og vedtak i bystyret.

I henhold til Plan- og bygningslovens § 13-2 skal planspørsmålet være endelig avgjort senest fire år etter at forbud er nedlagt, det vil si senest 20.9.2022. Oppstartnotatet legger opp til følgende fremdriftsplan:

	Milepæler	Frist	Ansvar
1	Oppstartsnotat i Styringsgruppe Fjordbyen	13.11.2019	PBE
2	Ferdig godkjent oppstartsnotat	15.11.2019	PBE
3	Seminar om Masterplan for Sydhavna	20.11.2019	HAV
4	Møte med HAV	15.12.2019	PBE
5	Avklare om Ormsundkaia skal tilrettelegges for cruise	28.2.2020	
6	Varsel om oppstart av planarbeid	15.3.2020	PBE
7	Eventuelt innkjøp konsulent cruise	15.5.2020	PBE
8	Planforum	5.4.2020	PBE
9	Planforslag utarbeidet	20.6.2020	PBE
10	Vedtak om offentlig ettersyn	1.7.2020	PBE
11	Infomøte for naboer	10.8.2020	PBE
12	Høringsperiode ferdig	1.9.2020	
13	Revidert planforslag	10.12.2020	PBE
14	Oversendelse til politisk behandling	20.12.2021	PBE

I oppstartnotatet (vedlagt) vises det til at PBE vil utføre planarbeidet i samarbeid med HAV som grunneier og forvalter av området. Utover allerede gjennomførte møter i 2019, er det så langt ikke konkretisert hvordan samarbeidet mellom PBE og HAV skal være i denne saken. For å ivareta HAVs interesser knyttet til bruken av Ormsund og sikre tilstrekkelig deltagelse i arbeidet, kan det synes nødvendig å ta en mer aktiv rolle overfor PBE.

Status for Ormsund

Vedlikeholdsbehov

I 2020 skal fendingen byttes ut, og det planlagt å utvide anlegget for katodisk beskyttelse på kaikonstruksjonen for å stoppe ytterligere forfall på betongen. Disse tiltakene er tilsammen grovt kostnadsberegnet til 25 mill.. I tillegg er det behov for å utbedre dekke, belysning og etablere landstrøm. For å sikre riktig bruk av investeringene må vedlikeholdstiltakene sees i sammenheng med en overordnet utviklingsplan.



Bilde 1: Reguleringsgrenser Ormsund, inkludert siste del av buffersonen mot Ormsundveien

Kontrakter

Det er pr i dag kun noen få kontraktsforhold på Ormsund, alle med kort varighet. Kontraktene utløper sommeren 2020 eller kan sies opp med maksimalt 4 måneders oppsigelsestid. HAV er dermed ikke bundet av noen langvarige forpliktelser i området.

Buffersone

I 2019 ble deler av buffersonen mot Ormsundveien ferdigstilt (Bekkelagsbadet). Fortsatt gjenstår det et område lengst øst (se bilde 1). I dette området leier Follobanen et riggområde, og det er ikke å vente at området vil bli frigitt før Follobanen er ferdig. Antatt ferdigstillelse er 2022. Dette muliggjør oppstart avbygging av siste del av buffersonen senest i 2023. Som del av dette prosjektet må beredskapsvei ut til Ormsundveien relokiseres i hht reguleringsplanen. Forprosjekt for buffersonen og vegomlegging skal igangsettes slik at dette kan gjennomføres så snart Follobanen har ryddet riggområdet. Når hele buffersonen og nytt veisystem er etablert, er området og grensene «satt» i henhold til reguleringsplanen for Sydhavna.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Plan- og bygningsetaten skal utarbeide en reguleringsplan for Ormsundkaia, i samarbeid med HAV. Det orienteres med dette om at prosess er igangsatt og at administrasjonen arbeider videre for å sikre havnas interesser og utviklingsmuligheter.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Ormsund er et viktig område i Sydhavna, og det er behov for investeringer i infrastruktur.

Budsjettmessige forhold:

Havnedirektørens vurderinger:

For å sikre HAVs interesser i pågående detaljregulering av Ormsund, er det nødvendig å ta en aktiv rolle overfor PBE i dette arbeidet. HAV kan ikke passivt vente på å bli involvert i arbeidet, men må aktivt sikre tilstrekkelig deltagelse og sikre at utviklingsmuligheter ivaretas.

Harald A. Møller AS leier skur 90 og 91 og betydelige utearealer i havna. HAV har gjort det klart at Møllers arealbruk må reduseres betraktelig om de skal være i Sydhavna i framtiden. Bilene må inn i parkeringshus og opp i høyden, hvis bilimport skal ha en fremtid i Oslo. Ormsundkaia er godt egnet plassering, og hvis dette skal bli en realitet bør det tas hensyn til i reguleringsplanarbeidet mht plassering, høyder og utnyttelse. I havnestyrets møte 5 desember 2019 ble det fremlagt en sak om Møllers framtid i Sydhavna, som ble utsatt.

I masterplan for Sydhavna skisseres det løsninger for Ormsund med alternativ havnebruk, som bulk og stykkgodsterminal. En annen mulighet som har vært skissert er muligheten for å etablere terminal for en roro linje.

Den videre utvikling og design av kaiområdet må ha som premisse at det skal legges til rette for ryddig logistikk, håndtering og etablering av nullutslippsløsninger. Eventuell bygningsmasse må ha et godt estetisk uttrykk, da det er et område som er svært synlig både fra Bekkelagsskråningen og fra sjøen. Design må også hensynta ønsker om å forebygge sjenerende støy, lys, etc. Mest sannsynlig vil planarbeidet også resultere i en diskusjon om aktivitetsnivået og åpningstider for kaiavansittet pga av beliggenheten.

Planlegging av den siste delen av buffersonen og omlegging av havneveien igangsettes slik at arbeidene kan starte straks etter at Follobaneprosjektet forlater området. Denne delen av buffersonen vil gi ytterligere skjerming av havnedriften.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnedirektøren ønsker nå å gå videre med utviklingen av Ormsund ut ifra følgende prinsipper:

1. Oslo Havn tar en aktiv rolle overfor Plan- og bygningsetaten vedrørende detaljregulering av Ormsund.
2. Det utvikles et konsept for langsiktig utvikling av Ormsund, slik at området sikres for havneformål. Dette må ivaretas i det kommende reguleringsplanarbeidet. Som del av dette må et eventuelt parkeringshus for Møller avklares.

Planlegging av den siste delen av Ormsund buffersone og omlegging av havneveien igangsettes, slik at arbeidene kan begynne straks Follobaneprosjektet forlater området.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Åsa Nes
eiendomsdirektør

Oslo Havn KF

havnedirektøren

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
6/20	Havnestyre	13.02.2020

Saksbehandlende avdeling:

Eiendom / Plan og utbygging

Saksbehandler / stilling:

Erlend Pehrson / prosjektleder

Dato: 15.01.2020

Saksnummer: 2020/17

Arkivref: 154/2020

Sak: AKVA - Aktiv Vannflate - Utkast til rapport

Saken gjelder:

Oslo Havn KF har gjennom våren og høsten 2019 vært involvert i et tverretatlig samarbeid med PBE og BYM for å utrede hvordan vannflaten innenfor Oslo Kommunes sjøområde brukes i dag og i fremtiden.

Prinsipp- og strategiplan for Havnepromenaden i Oslo ble vedtatt i Oslo bystyre 1. februar 2017. Bystyrets vedtak:

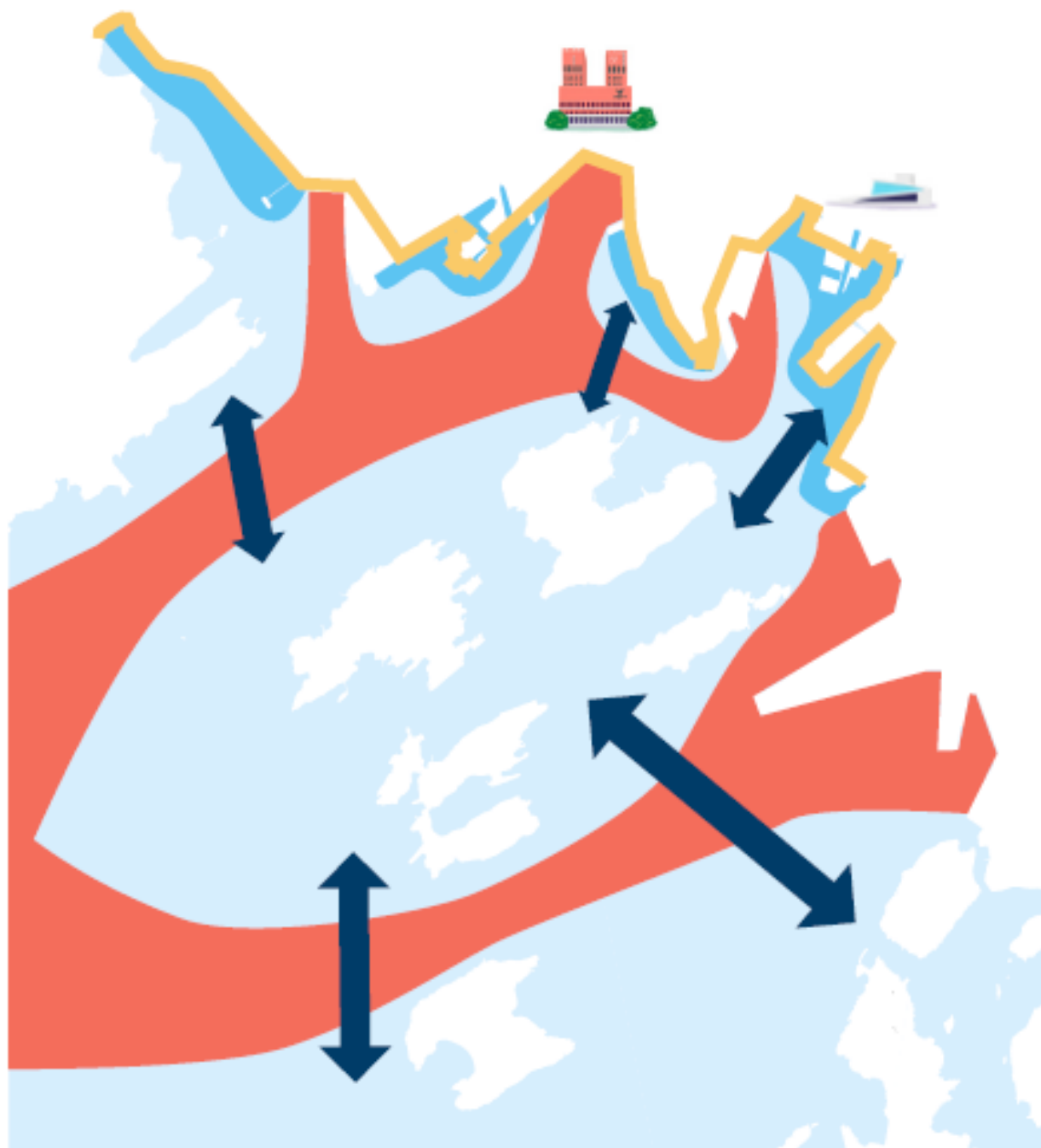
1. Rapporten «Havnepromenaden i Oslo, Forslag til prinsipp- og strategiplan» datert 18.2.2014 skal være veiledende for det videre arbeid med Havnepromenaden.
2. Bystyret ber byrådet legge til rette for bruk av Havnepromenaden fra sjøsiden og legge til rette for bruk av fritidsbåt.

Arbeidet med Aktiv vannflate-utredningen har vært initiert og ledet av PBE og har hatt som mål å bidra til å svare ut vedtakspunkt nr. 2 over.

Målet for utredningen er å sikre « En koordinert videreutvikling av trygge sjøområder til rekreasjon, aktivitet og friluftsliv, og økt biologisk mangfold i Oslos urbane sjøområder».

HAV har deltatt i arbeidet og lagt vekt på betydningen av havnefunksjoner og behovet for nødvendig manøvreringsarealer for nytte trafikken som ivaretar sikkerheten på vann. PBE og BYMs fokus i rapporten har i hovedsak vært å finne arealer for rekreativ bruk av både Havnepromenaden og sjøarealet.

Konsept



- Light blue square: Fjorden / sjøen for alle
- Red square: Farled / gods og passasjerer
- Dark blue double-headed arrow: Adkomst til øyriket
- Yellow square: Havnepromenaden
- Blue square: Havnepromendens sjøområder

Tegning som viser det foreslått konseptet for utviklingen av Oslos sjøområder

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Endelig rapport forelå 13.01.2020. Rapporten inneholder elementer og forslag som HAV ikke kan stå innefor. Primært gjelder dette følgende forslag:

1. Sjøområder utenfor Søndre Akershuskai er foreslått forbeholdt myke trafikanter. PBE og BYM har i rapporten lagt inn etablering av flytende sjøbad på Søndre Akershuskai og/eller Vippetangen hvorpå selve sjøområdet er forbeholdt myke trafikanter. HAV har motsatt seg dette.
2. De to statlige biledene (Heggholmløpet og Springeren) er foreslått fjernet. HAV mener at det i overskuelig fremtid er behov for disse. I tillegg har HAV spilt inn behovet for å ha sammenhengende ny farled mellom Dynaløpet og Sjørøyaløpet for å sikre fleksibilitet til manøvrering av skip mellom Byhavna og Sydhavna, særlig i en fremtid når Kongshavn nye kaier er bygget ut. Ambisjonene om vesentlig økning av sjøtrafikken til Sydhavna for å nå mål om å flytte gods fra vei til sjø må sikres inn i fremtiden. Dette forhold er også tatt opp med Kystverket.

Rapporten er behandlet i direktørgruppe Fjordbyen fredag 17.januar 2020, hvor følgende vedtak ble fattet:

PBE og BYM anbefaler tiltakene i utredningen, og godkjenner at utredningen legges ut på høring med høringsfrist 6 uker. Saken oversendes byrådet etter merknadsbehandling og eventuelle justeringer av forslaget som følge av høringen. HAV tar forbehold om Havnestyrets behandling i høringsperioden.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

-

Budsjettmessige forhold:

-

Havnedirektørens vurderinger:

Det er et stort press og mange divergerende ønsker for fremtidens bruk av kaiene i Oslo som følge av Fjordbyutviklingen. Antall kaimeter i Byhavna er stadig redusert iht. Fjordbyvedtaket, og er erstattet med publikumsaktiviteter som bading, nedtrappinger til sjøen, kajakkutsetting og flytende badstuer. Samtidig er det ønsker om kai fra aktører som trenger det, charterbåter, yachter, cruise, marinebesøk, skoleskip og Ruter som har ansvar for den rutegående trafikken på sjøen. Det er også en god del utfordringer med sikkerheten i havnebassenget hvor skipene manøvrerer og badende/folk i mindre farkoster. Disse konfliktene møter havnas administrasjon hver dag. Situasjonen kompliseres av at det er ulike etater og private virksomheter som forvalter kai/strandlinjen.

Intensjonen med rapporten er derfor god. En felles overordnet utredning som peker på løsninger som forener og avklarer det ulike interessene vil bidra til en mer ryddig og strukturert bruk som også ivaretar sikkerheten.

AKVA-rapporten går imidlertid for langt og utfordrer noen vesentlige forhold knyttet til havnefunksjoner, som også er behov «byen» har. Rapporten går for langt i å legge til rette for bading og friluftsliv på sjøen i nærhetene av trafikkerte områder, noe som vil kunne føre til redusert sikkerhet på sjøen og fortregelse av havnefunksjoner. For ofte mottar vi forslag på aktiviteter som baserer seg på lignende aktiviteter i f.eks. Stockholm og/eller København. Dette uten å ta inn over seg at det er mye lettere å få på plass bading og friluftsliv på sjøen i disse byene da utstrakte kanalsystemer og vannveier som ligger separat og/eller i avstand fra hovedledene for større fartøy. I Oslo så vil bading og friluftsliv på sjøen i sentrum nesten umiddelbart komme i konflikt med farledene til nyttefartøy, men noen få unntak. Man bør også tenke på at bading og friluftsliv på sjøen i stor grad er en sommeraktivitet, og da i særdeleshet på varme sommerdager. Tilgang til operative kaier trenger Oslo Havn og byen hele året.

Det er særlig bekymringsfullt at tiltakene legger opp til alternativ aktivitet på Søndre Akershuskai og Vippetangen som gjør at havneanløp utelukkes på sikt. Det vurderer vi som et brudd med forutsetningene i Fjordbyvedtaket. Selv om det er politiske signaler om å redusere cruisetrafikken så går vi utfra at det fortsatt er ønskelig med marinebesøk, skoleskip og andre anløp av skip. I tillegg så vil Oslo Havn i større grad være avhengig av å benytte de kaiene vi iht. Fjordbyvedtaket var ment å beholde - slik som Søndre Akershuskai, Vippetangkaien og Revierkaien – til operative kaier både til ordinære anløp og som kaier for planlagt og «uplanlagt» vedlikehold. Som eksempel så lå gods fartøyet Color Carrier ved Søndre Akershuskai i perioden 15.12.19 til 08.01.20 for planlagt vedlikehold, som også Oslo-regionens næringsliv nøt godt av mht. oppdrag.

Etablering av flytende sjøbad og etablering av en sone på sjøen forbehold «rekreasjon og sporadiske anløp» vil utelukke dagens aktivitet på kaiene med cruiseanløp, flåtebesøk og ventekaier for andre skip. Uavhengig av fremtiden for cruise i Oslo (ref. Byrådserklæringen), vil det være bruk for disse kaiene, særlig når Filipstadkaia og Grønlikaia blir byutviklet.

Rapporten foreslår å sone inndeles sjøområdene i større grad enn tidligere, med det formålet å lage egne soner forbehold rekreativ virksomhet som kano, kajakk, småbåter, badende, sup (Stand Up Paddleboard) osv. Vi er i utgangspunktet ikke negative til at det opprettes områder i Fjordbyen hvor denne aktiviteten får en større plass, men det må ikke gå på bekostning av den viktige havneaktivitet som skal opprettholdes i Byhavna og fastsatt i Fjordbyvedtaket.

Med stadig voksende godsmengder til Sydhavna, en større befolkning og sterkere interesse for å drive friluftsliv på sjøen, vil det være behov for et samspill mellom alle typer ferdsel på sjøen, og det overordnede koordinerende rammeverket for denne aktiviteten må etter Oslo Havns oppfatning være Sjøveisreglene. (Forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen)

Videre foreslås det i rapporten at to biledene Springern og Heggholmløpet fjernes for å danne et «øyrike» som i stor grad skal være forbehold myke trafikanter. Fjerning av disse farledene vil kunne gi begrensninger på fleksibiliteten for trafikken til Oslo Havn.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnedirektørens forslag til høringsuttalelse oversendes Plan og bygningssetaten. Havnestyret vil spesielt advare mot:

1. Fjerning av farleder og innskrenkning av manøvreringsareal på sjø. Dette vil få store konsekvenser for sjøtrafikken og Oslos muligheter til å nå målene om vekst i miljøvennlig sjøtransport og overføring av gods fra vei til sjø.
2. Etablering av et flytende sjøbad langs Søndre Akershuskai og Vippetangen. Etablering av et flytende sjøbad eller annen fritidsbruk her vil umuliggjøre bruk av disse kaiene til havneformål. Slike aktiviteter lar seg ikke kombinere med anløp av større skip.
3. Etablering av flytende sjøbad utenfor Astrup Fearnley museet. Dette vil innskrenke manøvreringsarealet i dette sjøområdet med konsekvenser for Ruters rutegående båter.
4. Etablering av seks nye badeområder langs Grønlikaia i strid med gjeldende regulering. Dette vil innskrenke fremtidig bruk av sjøområdene til annen aktivitet og legge beslag på store arealer på landsiden.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Åsa Nes
Eiendomsdirektør

Vedlegg

- 1 20200110 Høringsutkast Aktiv vannflate
- 2 Vedlegg 1 Flytende sjobad
- 3 Vedlegg 2 Risikovurdering
- 4 Vedlegg 3 Reetablering av biologisk mangfold
- 5 Vedlegg 4 Eksempelsamling
- 6 Vedlegg 5 Deltakere innspillsverksted
- 7 AKVA - Aktiv Vannflate utredning - hørings svar Oslo Havn KF



Plan- og bygningsetaten
Postboks 364 Sentrum
0102 OSLO

Dato: 31.01.2020

Att.

Deres ref.

Vår ref. (saksnr/løpenr)
2020/17 / 209/2020

Saksbeh. / Tlf.:
Erlend Pehrson,

Arkivkode:

AKVA - Aktiv Vannflate utredning - hørings svar Oslo Havn KF

Viser til rapporten for Aktiv Vannflate (AKVA). Oslo Havn KF (HAV) har deltatt i arbeidet med utarbeidelse av rapporten. HAV, og vårt datterselskap HAV Eiendom, er en stor grunneier på Havnepromenaden. Gjennom en særlov, Havne og farvannsloven, er det definert oppgaver som kommunen, i denne sammenheng HAV, skal ivareta. Loven gir føringer for å sikre god fremkommelighet, trygg ferdsel, og forsvarlig bruk av kommunens sjøområder. AKVA rapporten utfordrer på flere punkter disse interessene.

I direktørgruppemøte Fjordbyen 17.januar 2020 valgte HAV å ikke stille oss bak konklusjonene i rapporten. Rapporten inneholder mange gode intensjoner om en aktiv bruk av vannflaten til rekreativ virksomhet som bading, kajakk, kano, småbåter osv.

HAV er i utgangspunktet positive til at Oslos sjøområder benyttes til denne virksomheten forutsatt at sikkerheten overholdes og at denne bruken ikke fører til fortrensel for sjøtrafikken til og fra Oslo havn.

Oslos sterke befolkningsvekst fører til økt behov for miljøvennlig frakt av varer og tjenester for å bidra til å nå Oslos og Norges klimamålsetninger. Oslo havn er Norges klart største havn og gods og passasjertrafikken er ventet å øke med hhv. 50 og 40 prosent frem mot 2030. Dette gjør det nødvendig å kanalisere rekreativ bruk til riktige områder i Fjordbyen uten at det oppstår sikkerhetsmessige utfordringer og unødvendig konflikt mellom den rekreative bruken av havna og nyttetrafikken. Det innebærer å lage en god plan mellom bruken av fjorden til rekreasjon og bruken av fjorden til nyttetraffic og maritim virksomhet.

HAV hadde forventet at AKVA rapporten skulle bidra til dette, men rapporten går etter Oslo Havns oppfatning for langt i å tilrettelegge for denne type «myk/rekreativ» ferdsel i Oslo sentrale sjøområde og vil, slik vi ser det, gå på bekostning av nyttetraffic til og fra Oslo.

Et viktig bakgrunnsdokument for arbeidet med AKVA-rapporten er Prinsipp- og strategiplan for Havnepromenaden. Den inneholder ambisjoner og føringer for den videre utviklingen. Et viktig helhetsprinsipp som trekkes frem i planen er å utvikle og dyrke det unike ved hver delstrekning. Dette synes ikke å være vektlagt i AKVA utredningen. Et eksempel er Akershusstranda som i planen for Havnepromenaden skal bidra til «Ettertanke, historiske båter, havneskur og en mur fra 1300-tallet», mens forslaget i AKVA legger opp til sjøbad/badeland.

Under følger HAVs hoved innspill knyttet til rapporten.

1.5 - Fjerning av farleder:

- AKVA rapporten foreslår å fjerne farledene mellom øyene i Oslofjorden. HAV vil påpeke at en fjerning av farledene vil føre til reduksjon av fleksibiliteten for sjøtransporten. Iht. sjøtrafikkforskriften skal fartøyer over 24 meter benytte de trafikkfelt som er beskrevet i Kystverkets digitale kart (statlige farleder). Hensikten med fjerningen er å sikre et rekreativt belte for myke trafikanter mellom øyene i Oslofjorden, men forslaget har en uforholdsmessig stor konsekvens for nyttetraffikken som går her i dag og fleksibiliteten i fremtiden.
- Det er behov i fremtiden for å sikre en ny farled mellom Sjursøyløpet og Dynaløpet. Utbyggingen av Kongshavn Nye kaier vil øke trafikken til dette kai-avsnittet betydelig og en ny farled her er helt nødvendig for å ha tilstrekkelig manøvreringsareal for dette havneavsnittet.
- Rapportens foreslåtte «fremtidskart» (side 42) viser mange ulike arealbruks kategorier som skal vise en «tenkt» bruk av sjøområdene. Det står videre på side 17 at rapporten kan brukes som grunnlag for revisjon av kommuneplanens arealdel (KPA). Oslo Havn vil fraråde at kartene i rapporten, slik de foreligger nå, legges til grunn for en slik revisjon. Det er sjøveisreglene (Forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen) som legger føringer for ferdsele på sjøen og disse er internasjonale regler. Dette regelsettet kan man ikke regulere seg bort ifra, og det vil etter vårt syn bli nærmest umulig å håndheve en slik detaljert soneinndeling på sjøen. Vi er positive til at anbefalte krysningspunkter for myke trafikanter ut til øyene merkes av i rapporten og tydeliggjøres i kommunens informasjonsmateriell, men disse kan ikke være juridisk bindende. Disse må også utformes i samarbeid med organisasjoner som feks padleforbundet
- **HAV vil sterkt fraråde fjerning av farleder og innskrenket manøvreringsareal på sjø. Dette vil få store konsekvenser for sjøtrafikken og Oslos muligheter til å nå målene om vekst i miljøvennlig sjøtransport og overføring av gods fra vei til sjø.**

5.4 - Kart for forslag på løsning

- Kartene på side 42 er utfordrende. Det er etter hva vi kan forstå flere kategorier som beskriver den ulike bruken av sjøområdene, (rekreasjon og sporadiske anløp, Sjøområder for alle/sambruk, trafikkområde i sjø, statlig farled). Flere av disse kategoriene inneholder deretter samme underkategorier, noe som gjør det vanskelig å skjønne hva som egentlig er den tenkte bruken på sjøen. HAV vil anbefale at kartene lages mer oversiktlige før vi tar stilling til den faktisk tenkte bruken.
-
- **HAV mener kartene må gjøres enklere og mer lesbare.**

3.1.7 - Bading:

- Rapporten skriver på side 12 at det er et ønske å spre badeaktiviteten langs Havnepromenaden. HAV er av den oppfatning at det ikke er et mål i seg selv å spre badeaktiviteten utover langs Havnepromenaden. En ukontrollert spredning av badeaktiviteten langs Havnepromenaden vil føre til en sikkerhetsmessig utfordring for resten av aktiviteten i Oslo havn og føre til fortregning for annen virksomhet på sjøen. Fjordbyplanen har allerede identifisert trygge og gode badeområder, som allerede er oppført eller er under oppføring/vil komme til utførelse.
- Kartet på side 20 identifiserer tyve eksisterende badeplasser innenfor Oslo Kommunes grenser. I tillegg er flere badeanlegg under bygging/planlegging. Bading på havnepromenaden har vist seg å være veldig populært, men vi er spørrende til at behovt for enda fler utover de etablerte og de som er under planlegging. Havnepromenaden skal tilby et variert tilbud av aktiviteter og opplevelser kfr Prinsipp og strategiplanen for Havnepromenaden. Allerede i 2021 åpnes nye Operastranda og områdeplanen for Filipstad er vedtatt noe som gjør at Brannskjærparken også vil realiseres med totalt omkring 50 daa forbehold rekreasjon og bading.
- Det er i rapporten foreslått 50 meter bredt belte for bading utenfor alle badeplasser. HAV anser at et slike badeområder er i overkant store. Eksisterende badeområder er stort sett avgrenset

med badebøyer ca. 25 meter ut fra land. En dobling av dette arealet i sjøen vil redusere mulighetene for manøvrering på sjøen for andre trafikanter. Det vil i tillegg øke området evt. badevakter skal greier å ha oversikt over, noe som vil gi utfordringer i det drukningsforebyggende arbeidet.

- **HAV mener Fjordbyplanen på en helhetlig og god måte har regulert inn riktig mengde badeområder på godt egnede plasser. Etablering av evt. nye badeområder bør avvendes til allerede planlagte badeområder i Fjordbyplanen er ferdig realisert.**

Kap 5.6 – Filipstad og Tjuvholmen

- Kartet på side 56 viser et større område for rekreasjon og sporadiske anløp utenfor Filipstadkaia. HAV vil gjøre oppmerksom på at kaia er regulert til kai og at det er lagt inn båtanløp her. HAV mener at det aktuelle området ligger for nære farleden med høy trafikkbelastning til at det er tilrådelig å aktivt invitere myke trafikanter til dette området.
- Rapporten foreslår etablering av et flytende sjøbad utenfor Renzo Pianos Astrup Fearnley museum på Tjuvholmen. HAV fraråder dette av hensyn til manøvreringsarealet på sjøen. Nærmeste nabo til dette området er Aker Brygge og en innskrenking av innseilingen vil kunne føre til sikkerhetsmessige konflikter og er derfor ikke tilrådelig.
- **HAV vil fraråde et flytende sjøbad utenfor Astrup Fearnley museet**

Kap 5.8 - Akershuskaiene og Vippetangen:

- Under forslag til løsning på side 70 er det foreslått at sjøområdet utenfor Søndre Akershuskai og Vippetangen skal avsettes til område for rekreasjon og sporadiske anløp. HAV mener det er lite hensiktsmessig å nedprioritere kaifunksjonen. Disse kaiene har en sentral beliggenhet og de brukes jevnlig hele året. Det omkringliggende området i Pipervika har stor båttrafikk hele året og ut ifra et sikkerhets og operasjonelt syn er det lite gunstig å invitere myke trafikanter inn i dette sjøområdet.
- Rapporten peker også på etablering av et flytende sjøbad utenfor Skur 35 på Akershusstranda. Denne kaia er i bruk som kai for så vel cruiseskip som flåtebesøk, skoleskip, seilskip. I tillegg brukes kaia som ventekai for ulike båter. Når Filipstad og Grønli blir byutviklet vil behovet for ventekaier øke ytterligere. HAV fraråder derfor at det etableres flytende sjøbad her. Området er i Strategi og prinsipplanen for Havnepromenaden også pekt på som et område for «rolig tempo» og et område «vekk fra byens bylarm og urbane sanseintrykk». Etablering av et flytende sjøbad her vil stride mot disse vedtatte planene.
- I huken mellom Søndre Akershuskai og Vippetangen er det lagt inn et felt for gjestehavn. HAV vil ikke tilråde en slik bruk her, da dette området tidvis benyttes til fortøyning av båter med anløp på Søndre Akershuskai. Etablering av gjestehavn her vil vanskeliggjøre denne driften.
- **HAV vil sterkt fraråde etablering av et flytende sjøbad langs Søndre Akershuskai og Vippetangen. Etablering av et flytende sjøbad her vil umuliggjøre bruk av disse kaiene til havneformål ettersom sjøbad og anløp av større skip ikke lar seg kombinere.**

5.9 – Bjørvika og Bispevika

- Det er på side 78 foreslått gjestehavn utenfor Langkaia. Denne kaia er i bruk i dag til anløp av skip. Etablering av gjestehavn her er av denne grunn ikke anbefalt.
- Området mellom Operakaia/Nylandskaia er foreslått avsatt til båtutleie. Oslo Havn vil påpeke at båtutleie på generell basis har en sikkerhetsrisiko knyttet til og må foregå på egnede steder i kontrollerte forhold. Området utenfor Operaen ligger i umiddelbar nærhet til terminalene på

Vippetangen/Revierkaia som daglig anløpes av utenlandsfergene. Oslo Havn kan derfor ikke tilråde etablering av båtutleie i disse områdene.

- Det synes å være avsatt store arealer langs Grønlikaia til bading. Rapportens side 35 viser hele 6 stk nye badeplasser her. Oslo Havn vil gjøre oppmerksomme på at det ikke er regulert inn bading i disse områdene i Fjordbyplanen og at Sørenga Sjøbad og Operastranda vil ligge i umiddelbar nærhet av disse nye områdene.
- **HAV vil fraråde etablering av nye badeområder langs Grønlikaia.**

Oppsummering:

HAV mener rapporten i for liten grad reflekterer at Oslo er en aktiv havneby. Oslo Havn er Norges største havn og har siden Fjordbyvedtakene lojalt vedtatt fraflyttet og tilgjengeliggjort store områder for byutvikling og ny byaktivitet.

Gjennom utbyggingen og utvikling av Sydhavna er store områder frigjort til byutvikling og etableringen av Havnepromenaden har gjort sjøfronten til et mangfoldig og spennende byrom. HAV er positive til en aktiv bruk av fjorden, også til rekreativ virksomhet, men anser at rapporten går for langt i å foreslå denne type aktivitet nært opp til Oslo Havns kjernevirksomhet.

Med hilsen

Åsa Nes
Eiendomsdirektør

Erlend Pehrson

Kopi til:
Kystverket
HAV Eiendom AS

Postboks 1502
Dronning Eufemias gate 16

6025 ÅLESUND
0191 OSLO

Dokumentet er godkjent og ekspedert elektronisk

Oslo Havn KF

havnedirektøren

Utv.nr.	Utvalg	Møtedato
8/20	Havnestyre	13.02.2020

Saksbehandlende avdeling:

Eiendom / Plan og utbygging

Saksbehandler / stilling:

Erlend Pehrson / prosjektleder

Dato: 16.01.2020

Saksnummer: 2014/410

Arkivref: 162/2020

Sak: Buffersone Ormsund - Sluttrapport (delområde 1-4)

Saken gjelder:

Iht. reg.planen for Sydhavna var Oslo Havn forpliktet til å bygge en buffersone mot Ormsundterminalen. Arbeidene med planlegging av Ormsund Buffersones delområde 1-4 startet opp i 2016, med bygging i 2018.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Sluttrapporter for investeringsprosjekter over 5 mill. skal behandles av havnestyret.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Se vedlegg

Budsjettmessige forhold:

Se vedlegg

Havnedirektørens vurderinger:

Ormsund buffersone delområde 1-4 er nå ferdigstilt. Prosjektet har vært vellykket og Oslo Havn har fått et flott parkområde mot nabolaget. Parken har fått gode skussmål fra naboer og er antatt å ha bidratt til å bedre omdømmet til Oslo Havn blant byens befolkning. Kostnadsrammen til prosjektet ble justert flere ganger. Det må tas lærdom av dette og gjøres større innsats i å treffe på kostnadsrammene før prosjektet starter opp.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Sluttrapporten godkjennes

Ingvar M. Mathisen

Åsa Nes

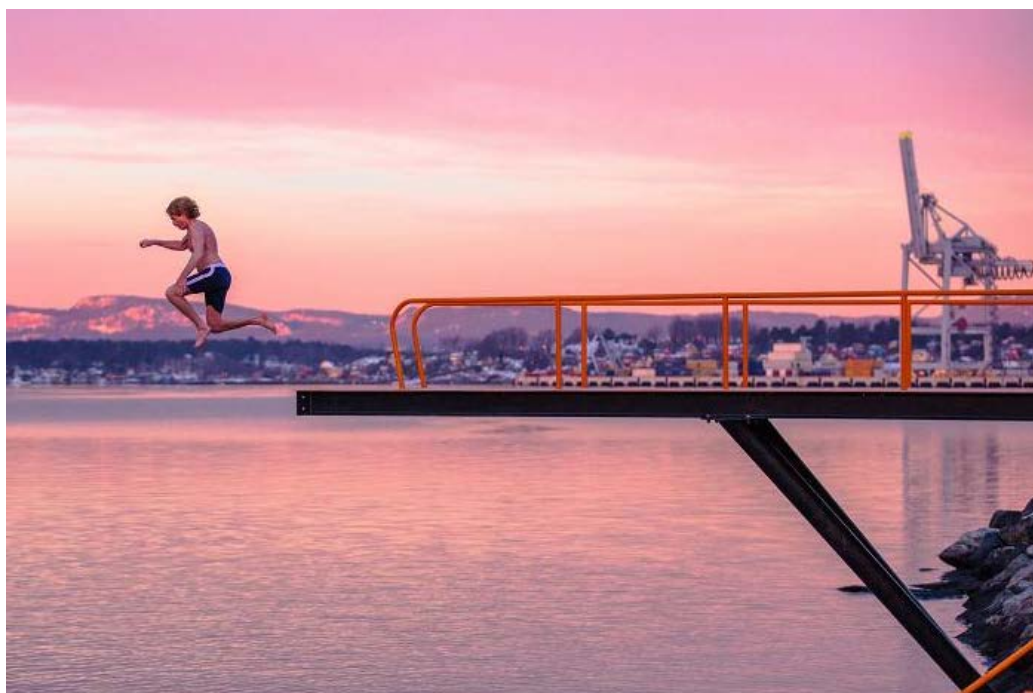
havnedirektør

eiendomsdirektør

Vedlegg

1 2020.01.23 - sluttrapport Ormsund_ferdig

8 16 013 00 - Ormsund buffersone (delområde 1-4)



Godkjent av:

Godkjent dato:

GODKJENT DOKUMENT SENDES I KOPI TIL BYRÅDSAVDELING FOR
NÆRING OG EIERSKAP

Innholdsfortegnelse

KAPITLER

1. Om prosjektet 24
 - 1.1. Aktuelle politiske vedtak og styrende dokumenter 24
 - 1.2. Prosjektets art og omfang 24
 - 1.3. Prosjektets gjennomføring 25
2. Resultater 26

2.1. Kvalitet	26
2.2. Miljø	26
2.3. Økonomi	26
2.4. Tid	27
2.5. Læringskrav	28
3. Læring	29

1. Om prosjektet

1.1. Aktuelle politiske vedtak og styrende dokumenter

Oslo Havn KF (HAV) har gjennom reguleringsplan S-4463 for Sydhavna forpliktet seg til å opparbeide 3 stk. buffersoner mot tilgrensende områder. Iht. § 12 i reguleringsbestemmelsene er det besluttet etablert en 18 daa stor buffersoner mot naboene på Nedre Bekkelaget og Ormøya.

1.2. Prosjektets art og omfang

Med ferdigstillelsen av Sjursøya Containerterminal trinn 2 i 2015 ble driften på Ormsund Containerterminal overflyttet til Sjursøya. I forbindelse med flyttingen ble samtidig utkjøringen til Ormsundveien stengt, noe som var en forutsetning for etablering av den regulerte buffersonen. I utgangspunktet utgjør det regulerte området totalt 18 daa, men grunnet riggbehov knyttet til arbeider på Follobanprosjektet Drill & Blast og UBRA (Utvidelse Bekkelaget RenseAnlegg) ble det besluttet å etablere kun 12 daa i første byggetrinn.

De resterende 6 daa vil etableres i etterkant av Follobanen og UBRA's ferdigstillelse (antatt 2022/2023) og er markert som fase 5 på tegning 1.

Området som skulle utvikles til buffersoner bestod av en mindre badepark mot vest, havneterminal mot nord, busk og krattvegetasjon mot syd og et eldre administrasjonsbygg og parkeringsplass mot øst. Utfordringen i prosjekteringen av buffersonen har vært å binde sammen disse områdene til en helhetlig park.

Våren 2016 ble det utlyst tilbudskonkurranse for prosjektering av parken, som Bar Bakke Landskapsarkitekter AS vant. Det ble deretter etablert en medvirkningsprosess mot naboer og interessenter for å komme frem til gode innspill til hva den nye parken kunne inneholde. Aktivitetsdag ble arrangert i buffersonene sommeren 2016, og bl.a som følge av denne type brukernedvirkning ble mye av innholdet i parken bestemt.

Før selve byggingen av parken kunne gjennomføres måtte det utføres flere tilstøtende entrepriser. Bl.a måtte eksisterende trafostasjon flyttes (eget prosjekt) og det tidligere administrasjonsbygget i Ormsundveien 9 måtte rives.

FASEPLAN
Målestokk 1:2000



Tegning 1 – Områdeinndeling. Fase 5 markert med som hvitt felt, utføres i 2022/2023.

1.3. Prosjektets gjennomføring

Oslo Havn KF er grunneier og har stått for prosjektledelsen.

- **Prosjektering:** 05HAV16 – *Prosjektering utomhusplan buffersone Ormsund*

Dette var en anskaffelse med det formål å innhente bistand fra et landskapsarkitektkontor med nødvendige underleverandører på elektro og VA. Anskaffelsen ble gjennomført som en åpen anbudskonkurranse. Kontrakt ble skrevet med Bar Bakke Landskapsarkitekter AS. Kontraktforholdet ble regulert av kontraktstandard NS 8402.

- **Entreprenør:** 04HAV17 – *Sanering og riving modulbygg Ormsundveien 9*

Dette var en anskaffelse for å skaffe entreprenør til å utføre arbeidet med sanering og riving av tidligere administrasjonsbygg i Ormsundveien 9. Anskaffelsen ble gjennomført som en åpen tilbudskonkurranse og kontrakt ble skrevet med AF Decom AS. Kontraktstandard i denne anskaffelsen var NS8407.

- **Entreprenør:** 16HAV17 – *Opparbeidelse av Ormsund buffersone*

Dette var en anskaffelse for å skaffe entreprenør til å utføre arbeidet med etablering av parken. Anskaffelsen ble gjennomført som en åpen tilbudskonkurranse og kontrakt ble skrevet med Agro Anlegg AS. Kontraktstandard i denne anskaffelsen var NS8405.

- **Byggeledelse.** Det ble innhentet byggeledelsesbistand via gjeldende rammeavtale med Sweco Norge AS.

2. Resultater

2.1. Kvalitet

Deler av arealet på Ormsundterminalen er innlemmet i den nye parken. For å få en god sammenheng mellom nytt og gammelt terreng ble det besluttet å heve terrenget noe og lage en vegetasjonsdekket aktivitetsflate. For å etablere det nye terrenget ble det etablert en 5,2 meter høy støttemur bestående av spuntnåler mot havneterminalen på Ormsund. Spuntnålene ble montert på et støpt fundament, før ca. 5 000 m³ med steinmasse ble plassert inntil den nye støttemuren. På denne måten ble det mulig å endre eksisterende topografi og gi parken en hensiktsmessig utforming ut fra vedtatt programmering og ønskede landskapselementer.

Eksisterende badebrygge er utvidet og det er bygget et stupetårn med ca. 3,5 meter høyde ved badebrygga, bl.a. etter sterkt ønske fra naboene.

Videre er det etablert toalettbygg, sandvolleyballbane, parkouranlegg, grillplass, BMX sykkelbane og ballbinge, slik at hele parken fremstår som en aktivitetspark med tilbud for ulike målgrupper.

Eksisterende veibane og gangvei var i svært dårlig stand. Det ble derfor i samråd med Bymiljøetaten etablert ny trasé for veg og fortau, ny belysning og delvis ny oppbygging av Ormsundveien forbi parken.

Arbeidene som er utført er gjennomført med gjennomgående høy kvalitet på grunn- og landskapsarbeider.

2.2. Miljø

I forbindelse med terrengarronderingen ble det kjørt inn ca. 5 000 m³ med masser. Dette var steinmasser fra Follobanen som ble fraktet ut av fjellet ca. 1 km unna byggeplassen. Det har vært god miljøprofil med kortreist transport av disse steinmassene.

Parken ble bevist prosjektert med bruk av gjenbruksmaterialer. Eksisterende granittstein og brostein ble benyttet, supplert med stein Oslo Havn hadde på lager fra tidligere prosjekter. Det er brukt «havneelementer» som pullerter og jernbaneskiner som dekorative elementer i parken. Disse er hentet fra Oslo Havns lager på Grønli.

Parken har en robust utforming. Den store gressplen vil skjøttes, mens resten av området er tenkt få et naturlignende utseende uten mye manuell skjøtsel.

Det ble i kontrakten stilt krav om bruk av biodiesel på alle anleggsmaskiner noe som ble oppfylt. Dette er et nærmiljøanlegg som gjør at det forhåpentligvis vil bli mindre bilkjøring. Parkens mange aktivitetsmuligheter vil gjøre det attraktivt for befolkningen, spesielt i nærområdene, å bruke parken, slik at det ikke blir nødvendig å kjøre til andre steder i Oslo, og parken er lett tilgjengelig for syklende.

2.3. Økonomi

Prosjektet ble første gang tatt inn i budsjettet i 2016 (HST 24/14). På dette tidspunktet lå prosjektet inne med en kostnadsramme på 10 MNOK. Dette beløpet var et første estimat basert på veldig grove og ikke kvalitetssikrede kostnadsestimater.

I januar 2017 ble de første kalkylene fra landskapsarkitekten levert til Oslo Havn. Kalkylene viste estimerte entreprisekostnader på mellom 10 og 15 MNOK og det ble da klart at opprinnelig

kostnadsramme var for lav. Det ble derfor besluttet å øke kostnadsrammen til kr 21,7 MNOK (HST 11/17).

Etter at anskaffelsesprosessen var ferdigstilt (våren 2018) ble det inngått kontrakt med entreprenør. Kontraktssummen etter forhandlingene var 17.1 MNOK, og det ble derfor besluttet å øke kostnadsrammen til MNOK 26,5 (HST 16/18).

Underveis i byggeprosessen ble det det nødvendig å utvide kostnadsrammen ytterligere, bl.a. som følge av uforutsette tilleggsarbeider knyttet til omlegging av Ormsundveien, slik at total kostnadsramme i 2019 ble utvidet til MNOK 31,5.

Sluttregnskap for prosjektet		
Aktivitet	Beskrivelse	Kostnad
Sanering/Riving modulbygg Ormsundveien 9	Alle kostnader knyttet til riving og sanering av Ormsundveien 9	581 699,-
Prosjektering	Alle kostnader knyttet til prosjekteringsfasen	2 901 877,-
Prosjektering (oppfølging i byggefasen)	Alle kostnader knyttet til oppfølging fra prosjekteringsteamet i byggefasen	1 176 599,-
Byggeledelse	Alle kostnader knyttet til byggeledelse i prosjektet.	871 234,-
Miljøoppfølging	Alle kostnader knyttet til miljøoppfølging i prosjektet	104 968,-
Entreprise	Alle kostnader knyttet til bygging av parken	24 744 413,-
Diverse utgifter	Diverse utgifter (byggesaksgebyrer, vakthold, åpningsarrangement, prosjekthotell mv)	1 150 176,-
Sum		31 530 967,-

Tabell 1 - Sluttregnskap for prosjektet

Kostnadsrammer til prosjektet				
Dokument/vedtak	Saks/dokumentnummer	Dato	Sum	Kommentar
HST 24/14	Budsjett Oslo Havn KF 2016 Økonomiplan Oslo Havn KF 2016-2019	22.05.2014	10 MNOK	Opprinnelig kostnadsramme.
HST 11/17	Justering av investeringsbudsjettet	16.02.2017	21.7 MNOK	Revidering av kostnadsrammen.
HST 16/18	Justering av investeringsbudsjettet 2018	01.03.2018	26,5 MNOK	Revidering av kostnadsrammen.
HST 28/18	Justering av investeringsbudsjettet	03.05.2018	30,0 MNOK	Revidering av kostnadsrammen.

Tabell 2 – Kostnadsrammer for prosjektet

2.4. Tid

Prosjektet ble igangsatt høsten 2015 med utarbeidelse av prosjektmandat. Våren 2016 ble det anskaffet rådgivere og kontrakt ble skrevet med Bar Bakke Landskapsarkitekter AS med

UnionConsult AS som underleverandør på tekniske fag. Prosjektering foregikk gjennom hele 2016-2018 og konkurransegrunnlaget ble ferdigstilt høsten 2018.

Våren 2019 ble det arbeidet med anskaffelse av entreprenør og det ble samtidig hentet inn byggeledelsesbistand fra Sweco Norge AS via gjeldende rammeavtale for ingeniørtjenester.

Byggearbeidene startet opp i april/mai 2018 og skulle etter planen være ferdigstilt 1. november 2018. Utover sommeren og høsten 2018 ble det imidlertid klart at opprinnelig sluttdato ikke ville bli nådd pga. mer omfattende og tidkrevende arbeider. Det var særlig arbeidet med utvidelse av Ormsundveien og bygging av nytt fortau som var tidkrevende. I tillegg til at det ikke var mulig å plante trær, busker og gressplen i parken høsten 2018. Det ble derfor besluttet å utvide byggeperioden og forskyve ferdigstilling til våren 2019.

Parken ble åpnet 23. mai 2019, hvor det var invitert til stor nabolagsfest med mat, drikke og underholdning. Åpningen var godt besøkt med anslagsvis 2000 besøkende og god pressedekning, taler og snorklipping v/Byråd Marthe Scharning Lund.

Fremdriftsplan		
No	Aktivitet	Tidspunkt
1	Godkjenning av prosjektmandat og oppstart prosjektering	11/2015
2	Godkjenning av rammetillatelse	06/2017
3	Ferdigstilling av prosjektering/utlysning på Doffin	02/2018
4	Kontrahering av entreprenør	05/2018
5	Brukstillatelse for anlegget	02/2019
6	Ferdigstilling av prosjektet	05/2019

Tabell 3 – Fremdriftsplan for prosjektet

I brukstillatelsen til prosjektet fra PBE står det at delområde 5 skal være ferdig opparbeidet innen 01.juni 2023.

2.5. Lærlingekrav

Det var i kontrakten stilt krav om at minst 10 prosent av kontraktens arbeid skulle utføres med godkjente lærlinger. Dette kravet ble innfridd, og i alt 4 ulike lærlinger var tilknyttet prosjektet i gjennomføringsfasen.

3. Læring

Prosjekt har i det store og hele forløpt uten større problemer. Byggingen av badebrygge, stupetårn og de enkelte andre delementene i parken har vært uproblematisk, men arbeidet med omlegging av Ormsundveien og utvidelsen av gang- og sykkelveien har vært tidkrevende og fordyrende. Ormsundveien er en kommunal vei, som forvaltes av annen kommunal etat, Bymiljøetaten (BYM). Arbeidet har derfor krevd utstrakt samordning med, og tillatelse fra, BYM. Dialogen mellom HAV og BYM var ikke god nok i forkant av prosjektet noe som førte til forsinket fremdrift og økte kostnader. I forbindelse med fremtidige prosjekter bør det så tidlig som mulig i prosjektet opprettes tett dialog med relevante etater/relevante interessenter i Oslo Kommune for å avklare forventninger og behov. Internt var prosjektet bemannet med to stk. prosjektledere. Dette har fungert på en god måte hvor begge har hatt overlappende ansvarsforhold. I tillegg var det innleid byggeledelse fra Sweco AS. Slik sett var prosjektet godt dekket på byggherresiden. På tross av dette har vi tidvis slitt med å få entreprenør til å levere god nok dokumentasjon på sine arbeider, ettersom datakompetansen hos entreprenøren har vært på et midlere nivå. Det bør for ettertiden sikres at denne type dokumentasjon kommer inn iht. angitte krav og standarder allerede fra oppstart av kontrakt.

Det må tas læring av at kostnadsrammen ble utvidet fire ganger (10 – 21,7 – 26,5 – 31,5 MNOK). Den første kostnadsrammen ble innmeldt allerede i 2014 var et grovt estimat og meldt inn før det noen form for planlegging var utført. Dialog og medvirkningsprosessen med naboene førte til at det ble besluttet å lage et relativt omfattende parkområde. Dette gav flere fordyrende elementer, bla. brygge og stupetårn, og førte til økning av kostnadene både knyttet til projektering og bygging.

For ettertiden bør det vurderes å heller avsette en realistisk og kvalitetssikret kostnadsramme i etterkant av at projekteringen er ferdig, slik at man kan unngå gjentatte justeringer av kostnadsrammen underveis i prosjektet.

Miljøprofilen til prosjektet har vært god. Det har vært vellykket å ha et bevisst fokus på gjenbruk og robuste løsninger. Dette er bra både for miljøet og gjør prosjektene mer særegne. Disse erfaringene vil vi ta med oss og videreutvikle i nye tilsvarende prosjekter. Oppslutning omkring åpningsarrangementet hvor det kom anslagsvis 2000 mennesker viser at parken har vært ettertraktet og den viser at nærmiljøet vil ta i bruk parken. Et slik nærmiljøanlegg som Bekkelagsbadet er positivt i den forstand at behovet for bilbasert transport til andre rekreasjonsområder blir mindre.

Kravet om bruk av biodiesel på alle anleggsmaskiner fungerte bra og dette vil vi videreføre i tråd med de generelle kravene til Oslo Kommune.

I etterkant av åpning har vi mottatt flere henvendelser fra brukere av parken om diverse små utbedringer som montering av infoskilt, ballfangernett, badestiger og flere søppelkasser. Disse tas tak i fortløpende før prosjektet overleveres til forvaltningsseksjonen HAV.

Eventuelt