

Innkalling

Møte: Havnestyret
Møtested: Skur 38, Vippetangen
Møtedato: 14.12.2022
Tid: Kl. 16:00
Sekretariat: Hans Bernhard Klepsland

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

Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Sakspapirene ligger i Admincontrol.

Innkalling er sendt til havnestyrets medlemmer og varamedlemmer.

Saker til behandling

Type	Saksnr.	Sakstittel	
FS		Protokoll fra forrige havnestyremøte	-
FS		Avgradering av saker	-
FS		Rapport vedr. bruk av fullmakter	-
FS		Habilitet	-
ST	52/22	Kriterier for investeringsprosjekter HAV	-
ST	53/22	Sluttrapport investeringsprosjekt 819 016 00	-
		Rehabilitering skur 38	
ST	54/22	Bufferpersonen på Grønlia/Kongshavn Nord - Orientering	-
		om parallelloppdrag	

ST	55/22	Arbeidsmiljø og sykefravær - status	§ 13 1. ledd, jf. fvl. § 13 1. ledd nr. 1
ST	56/22	Søndre Akershus kai og Vippetangen	§ 14 1. ledd
ST	57/22	Datoer for havnestyremøter 2023	-
ST	58/22	Filipstad - overføring av eiendommer til Hav Eiendom AS	§ 23 4. ledd
ST	59/22	Havnedirektørens orientering	§ 14 1. ledd
ST	60/22	Åremålsstilling til havnedirektør	-
FS		Eventuelt	-

Oslo, 13. desember 2022

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
52/22	Havnestyret	14.12.2022

Arkivsak: 21/10599 - 7

Saksbehandler: Erlend Pehrson / prosjektleder bygg

Kriterier for investeringsprosjekter HAV

Saken gjelder:

På havnestyreseminaret i juni 2021 ble Havnestyret presentert for problemstillinger knyttet til at HAV har begrensede investeringsmidler i en periode fremover. Dette vil kreve en streng prioritering av hvilke investeringsprosjekter som realiseres.

Denne saken presenterer følgende:

1. Et verktøy som kan benyttes for å prioritere mellom investeringsprosjekter
2. Forslag på hvilke typer prosjekter som skal ha høyest prioritering.

Bakgrunn:

I Havnestyremøte 8.desember 2021 ble det presentert et utkast til kriterier for prioritering mellom investeringsprosjekter. Disse var som følger i uprioritert rekkefølge:

- ▶ Vedlikeholdsbehov
 - Er prosjektet nødvendig for å vedlikeholde infrastrukturen?
- ▶ Strategisk viktighet
 - Er prosjektet strategisk viktig for å oppnå målene i havneplanen?
- ▶ Finansielle kriterier
 - Hvor lønnsomt vil prosjektet være?
- ▶ Myndighetskrav
 - Er det krav fra offentlige myndigheter som utløser behovet?

På havnestyreseminaret i mars 2022 ble det presentert 2 ulike scenarier for utvikling av Oslo Havn, på hver sin ytterkant:

1. Den helkommersielle havna
2. Den samfunnsnyttige havna.

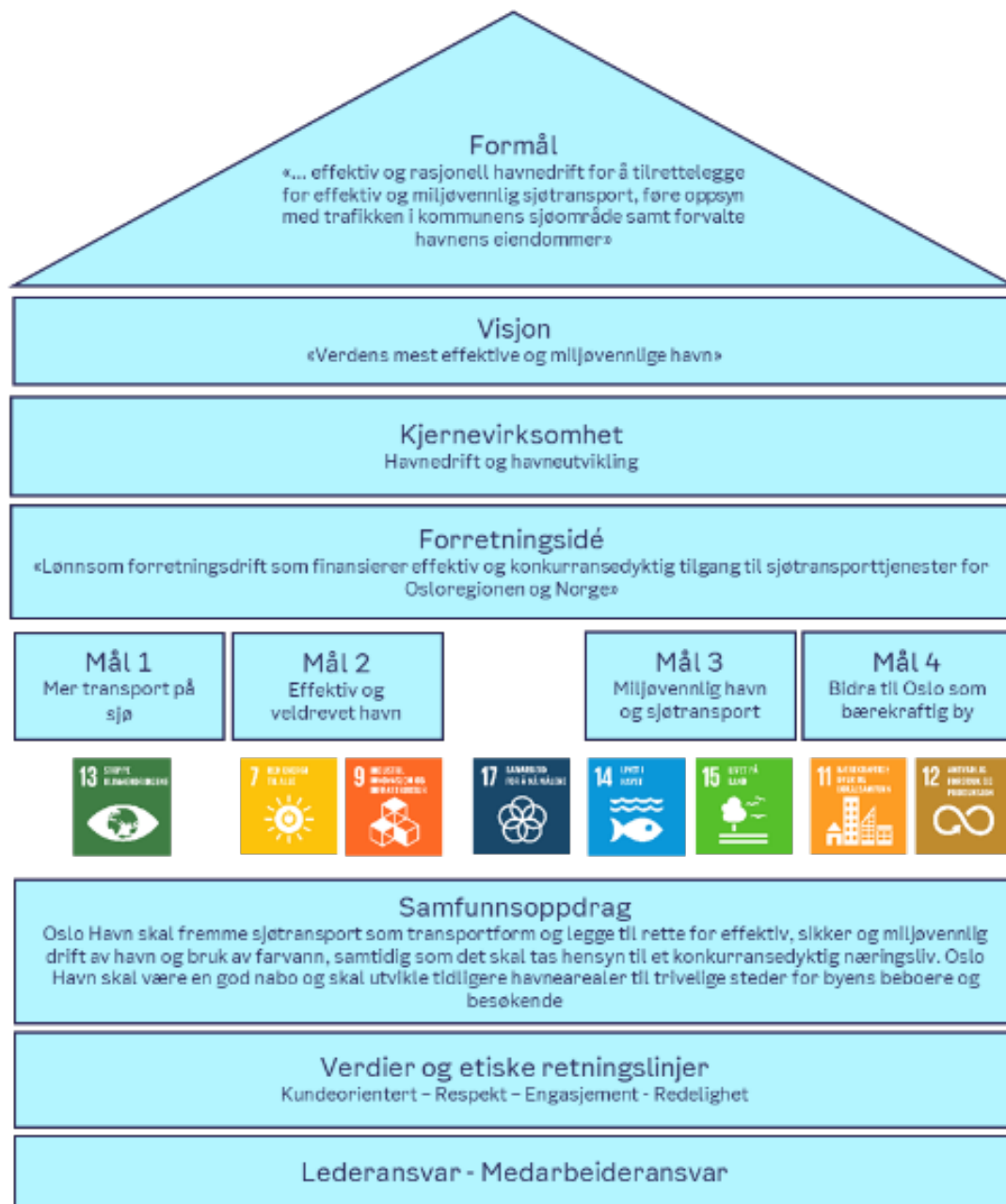
Havnestyret konkluderte med at HAV skal ligge et sted mellom ovenfor nevnte ytterpunkt, men litt mer mot den helkommersielle havna med hovedfokus på utvikling i Sydhavna. I tillegg ble det pekt på at HAV må skjøtte og vedlikeholde historiske kaier og skur i Byhavna som har liten eller ingen lønnsomhet, men prioriteringen av disse prosjektene må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Strategiplanen 2022-2040:

Oslo Havn har utarbeidet fire overordnede strategiske mål som skal styre aktivitetene og prioriteringene fremover. Vi skal arbeide for økt sjøtransport til Oslo. Havnen skal være effektiv og veldrevet. Havneaktiviteten skal være miljøvennlig, og vi skal bidra til at Oslo blir en mer bærekraftig by.

De fire målsettingene vil til dels overlappe hverandre og vil i sum styre prioriteringer og utvikling av havnevirkksomheten frem til 2040. Ved utarbeidelse av målene er det tatt utgangspunkt i de krav som stilles til fremtidens havn innenfor klima, effektivitet, teknologi, miljø, markedstrender og samspillet mellom by og havn.

Vår driftsmodell skal som hovedregel drives på forretningsmessige prinsipper innenfor rammer gitt av lovgiver, eier og havnestyre. Vi skal prioritere utvikling av havnevirkksomheten og vedlikehold av nødvendig havneinfrastruktur i Sydhavna. Dette er en nødvendig forutsetning for å kunne tilrettelegge for en effektiv og moderne havnevirkksomhet, og for å kunne bygge utbyttekapasitet for å møte eiers forventninger.



Utklipp av strategihuset, Strategiplanen 2022-2040

Dagens økonomiske situasjon

Offentlige norske havner er selvfinansierte og mottar ikke noen form for tilskudd til drift og investeringer, utover søkbare tilskuddsordninger (som f.eks. fra Enova). Havnedriften må sikre en bærekraftig økonomi med akseptabel lønnsomhet og avkastning for å kunne ivareta fremtidige behov for vedlikehold og nye investeringer.

HAV har i dag et årlig investeringsbudsjett på omkring 300 millioner kroner. Det aller vesentligste brukes til løpende fornyelse av havneinfrastrukturen. Eks. på denne type investeringer er ny kai på Kneppeskjær, ny Rådhusbrygge 5, Ormsund buffersone byggetrinn 2, katodisk beskyttelse, vedlikehold tak, asfaltering og Ekeberghallene byggetrinn 1.

		Actual	Prognose	Budsjett		Økonomiplanperioden			
	Tall i Mill. NOK	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	sum 2023-27
Netto resultat - ordinær havnevirksomhet *		104 600	116 377	125 000	125 000	130 000	135 000	140 000	655 000
HAV Eiendom utbytte ***		130 000	125 000	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000	750 000
Salg eiendommer, annet			29 500						0
SUM Finansiering		234 600	270 877	275 000	275 000	280 000	285 000	290 000	1 405 000
* Netto resultat 2021 ex. Støtte og overføringer kr 80 mill. og kr 104,6 mill. inkl. støtte og overføringer									
*** HAV E utbytte kan angelig økes i 2023 til 150 MNOK. Mulig eeo. utbytte ca 200 MNOK fordelt på 23/24 dersom fullt oppgjør av D2 Skoletomta 460 MNOK i 2023.									

Tabell 1: finansiering av investeringer 2023 – 2027

Uten ekstraordinære utbytter fra HAV Eiendom AS har vi ikke finansieringsmidler til å utføre større nye prosjekter som f.eks. Kongshavn Nye kaier, Ny Bulkterminal på Ormsund, Ny Nordre Akershuskai med skur, Ny felles fergeterminal, Ekeberghallene fase 2 etc.

Tilgangen på investeringsmidler er antatt å øke mot slutten av 2020-tallet, når salgsinntekter fra byutvikling av Grønli og Filipstad kommer. I tillegg vil det komme investeringsmidler fra Bjørvika; salg av skoletomt, tomt A5, Fiskebrygga osv og disse kan muligens komme noe tidligere.

På lang sikt vil HAV ha tilstrekkelige investeringsmidler til å gjennomføre alle planlagte prosjekter. Frem til da må HAV prioritere mellom ulike behov og investeringer. Det vil også bli viktig for HAV å bygge opp en portefølje av prosjekter som kan sikre fremtidig kontantstrøm. Når det ikke lenger foreligger utbyttemuligheter fra byutviklingsprosjekter, må HAV ha en eiendomsportefølje som genererer tilstrekkelig kontantstrøm fra ordinær drift til løpende fornyelse av havneinfrastrukturen.

I en periode fremover, med begrenset tilgang på investeringsmidler, vil det være nødvendig å etablere kriterier for å kunne velge hvilke prosjekter som skal gjennomføres, og hvilke som må nedprioriteres/utsettes, eventuelt gjennomføres av andre aktører.

Kriterier for prioritering av investeringsprosjekter

Havnedirektøren har i etterkant av havnestyreseminaret i mars 2022 arbeidet videre med å etablere et kriteriesett for å kunne prioritere mellom investeringsprosjekter. Det er utarbeidet et verktøy som prosjektene kan benytte for å sjekke måloppnåelse knyttet til følgende:

1. **Lovpålagte krav**

Prosjektene skal vurderes opp imot lovpålagte krav og krav fra eier.

2. **Strategiplanen**

Prosjektene skal vurderes opp imot målene i strategiplanen.

3. **Lønnsomhet**

Prosjektene lønnsomhet skal vurderes ved bruk av EYs metode, ref. HST 08.12.21.

Intensjonen med verktøyet er at alle investeringsprosjekter skal gjennomgå den samme kvalitetssikringen og at en stiller de samme kontrollspørsmålene for alle investeringer. På den måten vil det lettere kunne gjennomføres en objektiv prioritering mellom prosjektene. HAV har benyttet verktøyet på to ferdigstilte prosjekter som har ulik karakter. Eksempelene som er valgt er Rehabilitering av Akershusutstikkeren (ferdigstilt 2020) og Utfylling og opparbeidelse av Stack 3.1 på containerterminalen (ferdigstilt 2021). Disse ligger vedlagt.

Presentasjon av verktøyet

Prosjekt	Sum
----------	-----

I denne tabellen føres det opp relevante prosjektkarakteristika som prosjektnavn, prosjektnummer og foreslåtte kostnadsrammer for prosjektet.

Prosjektnavn:	Kostnadsramme P50	
Prosjektnummer:	Kostnadsramme P85	

Lovpålagte krav

I denne tabellen gjennomgås det hvorvidt det foreligger lovpålagte krav eller krav fra eier som gjør at prosjektet bør prioriteres.

	Kontrollspørsmål	Score
Myndighetskrav	Er prosjektet nødvendig for å oppfylle lovpålagte krav	
Krav fra eier	Er prosjektet nødvendig for å oppfylle krav fra eier	

Måloppnåelse i forhold til strategiske mål

I denne tabellen testes prosjektet opp imot HAVs strategiske mål iht. strategiplanen 2022-2040.

Mål	Kontrollspørsmål	Score
Mål 1 - Mer transport på sjø	Bidrar prosjektet til større gods- eller passasjervolumer?	
	Bidrar prosjektet til å overføre gods fra vei til sjø?	
Mål 2 - Effektiv og veldrevet havn	Er prosjektet nødvendig for å ivareta driftskritisk infrastruktur?	
	Er prosjektet nødvendig for å opprettholde havneinfrastrukturen?	
	Gir prosjektet bedre arealutnyttelse?	
	Gir prosjektet mer effektiv drift?	
	Bidrar prosjektet til realisering av masterplanen?	
	Er prosjektet en del av kjernevirksomheten til HAV (havnedrift og havneutvikling)	
Mål 3 - Miljøvennlig havn og sjøtransport	Er prosjektet nødvendig for å oppnå målene i nullutslippsplanen og bidra til det grønne skiftet?	
Mål 4 - Bidra til Oslo som bærekraftig by?	Bidrar prosjektet til at Oslo blir en mer bærekraftig by?	

Måloppnåelse i forhold til lønnsomhet

I denne tabellen testes prosjektet opp imot bedriftsøkonomiske lønnsomhet iht. EYs modell.

	Kontrollspørsmål	Score
Bedriftsøkonomisk lønnsomhet	Er prosjektet bedriftsøkonomisk lønnsomt?	
	Vil prosjektet opprettholde eksisterende inntekter?	
Økt kontantstrøm	Bidrar prosjektet til økt kontantstrøm	
Langsiktige inntekter	Bidrar prosjektet til å øke de langsiktige inntektene?	

Samlet vurdering

I denne tabellen gjøres det en samlet vurdering av om prosjektet bør prioriteres gjennomført.

Saken behandles i havnestyret iflg

Saken handler om prioritering av investeringer

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF

Prioritering av investeringer vil kunne ha store konsekvenser for HAVs økonomi.

Budsjettmessige forhold

Ingen

Havnedirektørens vurderinger

Havnedirektøren vil benytte verktøyet i budsjettprosessen hvis Havnestyret vedtar dette for å prioritere investeringsprosjekter for kommende økonomiplanperiode. Verktøyet skal også benyttes på alle prosjekter før det fattes investeringsbeslutning (BP3). Verktøyet skal implementeres i prosjektstyringsdokumentene i HAV. For prosjekter over 50 mill. er det Havnestyret som vedtar igangsetting (BP3).

De store investeringsprosjektene, som vil realiseres etter økonomiplanperioden, vil havnedirektøren komme tilbake på et senere tidspunkt hvor da markedsbehov og muligheter for finansiering gjennom ekstraordinære utbytter fra HAV Eiendom er vurdert.

I strategiplanen er det fastsatt at HAVs kjernevirksomhet er havnedrift og havneutvikling, og hvor havnen innenfor de rammer som er satt av lovgiver, eier og havnestyre skal drive forretningsmessig. Dette betyr i praksis at hovedfokus på investeringene, i en periode med mangel på investeringsmidler, i større grad vil være på samfunnsnyttige prosjekter i Sydhavna. Dette er i tråd med retningen som havnestyret konkluderte med på seminaret i mars 2022. Investeringer i Sydhavna vil bidra til realisering av Masterplanen for Sydhavna, slik at HAV oppnår samfunnsmålene om forsyningssikkerhet og overføring av gods fra vei til sjø.

Oslo Havn skal iht. strategiplanen være en effektiv og veldrevet havn som må moderniseres i takt med utviklingen av sjøtransporten. Løpende fornyelse av infrastrukturen, som sikrer eksisterende inntekter og bidrar til å utvikle kjernevirksomheten, prioriteres. HAVs driftsmodell må være forretningsmessig og lønnsom.

Prioriteringsliste:

- Prioritet 1 – Lovpålagte krav og krav fra eier.
- Prioritet 2 – Strategisk viktig vedlikehold/nybygg iht. strategiplanens mål
- Prioritet 3 – God lønnsomhet i prosjektet iht. EY modellen
- Prioritet 4 – Øvrige prosjekter

Havnedirektørens forslag til vedtak

1. Verktøyet for vurdering av investeringsprosjekter vist i denne saken benyttes for alle investeringsprosjekter i HAV.
2. Prosjekter rangeres etter følgende prioritet:
 - Prioritet 1 – Lovpålagte krav og krav fra eier.
 - Prioritet 2 – Strategisk viktig vedlikehold/nybygg iht. strategiplanens mål
 - Prioritet 3 – God lønnsomhet i prosjektet iht. EY modellen
 - Prioritet 4 – Øvrige prosjekter

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Espen Dag Rydland
eiendomsdirektør

Vedlegg

- Eksempler på bruk av verktøyet
(vil bli presentert i havnestyremøtet)

|

Prosjekt		Sum
Prosjektnavn: Akershusutstikkeren	Kostnadsramme P50	75 mill
Prosjektnummer: 8 15 010 00	Kostnadsramme P85	90 mill

Lovpålagte krav		
	Kontrollspørsmål	Score
Myndighetskrav	Er prosjektet nødvendig for å oppfylle lovpålagte krav	Nei
Krav fra eier	Er prosjektet nødvendig for å oppfylle krav fra eier	Nei

Måloppnåelse i forhold til strategiske mål		
Mål	Kontrollspørsmål	Score
Mål 1 - Mer transport på sjø	Bidrar prosjektet til større gods- eller passasjervolumer?	Nei
	Bidrar prosjektet til å overføre gods fra vei til sjø?	Nei
Mål 2 - Effektiv og veldrevet havn	Er prosjektet nødvendig for å ivareta driftskritisk infrastruktur?	Nei
	Er prosjektet nødvendig for å opprettholde havneinfrastrukturen?	Ja
	Gir prosjektet bedre arealutnyttelse?	Ja
	Gir prosjektet mer effektiv drift?	Nei
	Bidrar prosjektet til realisering av masterplanen?	Nei
	Er prosjektet en del av kjernevirksomheten til HAV (havnedrift og havneutvikling)	Nei
Mål 3 - Miljøvennlig havn og sjøtransport	Er prosjektet nødvendig for å oppnå målene i nullutslippsplanen og bidra til det grønne skiftet?	Nei
Mål 4 - Bidra til Oslo som bærekraftig by?	Bidrar prosjektet til at Oslo blir en mer bærekraftig by?	Ja

Måloppnåelse i forhold til lønnsomhet		
	Kontrollspørsmål	Score
Bedriftsøkonomisk lønnsomhet	Er prosjektet bedriftsøkonomisk lønnsomt?	Nei
	Vil prosjektet opprettholde eksisterende inntekter?	Ja
Økt kontantstrøm	Bidrar prosjektet til økt kontantstrøm	Nei
Langsiktige inntekter	Bidrar prosjektet til å øke de langsiktige inntektene?	Nei

Samlet vurdering

Prosjektet ble igangsatt pga. av begynnende svikt i bærekonstruksjonen til kaia. Det var derfor usikkert hvor lang levetid kaia ville ha. På kaia er det etablert to skur (Skur 32 og Skur 33) hvor HAV i skur 33 har et leieforhold med en kommersiell aktør. Det ble vurdert som viktig å igangsette prosjektet for å opprettholde havneinfrastrukturen og sikre fortsatt inntekter fra utleie av Skur 33. Kaia ligger synlig til i bybildet og er hjemmehavn for Christian Radich.

Prosjektet med rehabilitering av Akershusutstikkeren ville i dagens økonomiske situasjon mest sannsynlig blitt utsatt inntil det forelå større utbytte fra HAV Eiendom da det har lav samlet måloppnåelse.

Prosjekt		Sum
Prosjektnavn: Stack 3.1	Kostnadsramme P50	67 mill
Prosjektnummer: 8 19 013 00	Kostnadsramme P85	79 mill

Lovpålagte krav		
	Kontrollspørsmål	Score
Myndighetskrav	Er prosjektet nødvendig for å oppfylle lovpålagte krav	nei
Krav fra eier	Er prosjektet nødvendig for å oppfylle krav fra eier	nei

Måloppnåelse i forhold til strategiske mål		
Mål	Kontrollspørsmål	Score
Mål 1 - Mer transport på sjø	Bidrar prosjektet til større gods- eller passasjervolumer?	Ja
	Bidrar prosjektet til å overføre gods fra vei til sjø?	Ja
Mål 2 - Effektiv og veldrevet havn	Er prosjektet nødvendig for å ivareta driftskritisk infrastruktur?	Nei
	Er prosjektet nødvendig for å opprettholde havneinfrastrukturen?	Ja
	Gir prosjektet bedre arealutnyttelse?	Ja
	Gir prosjektet mer effektiv drift?	Ja
	Bidrar prosjektet til realisering av masterplanen?	Ja
	Er prosjektet en del av kjernevirksomheten til HAV (havnedrift og havneutvikling)	Ja
Mål 3 - Miljøvennlig havn og sjøtransport	Er prosjektet nødvendig for å oppnå målene i nullutslippsplanen og bidra til det grønne skiftet?	Nei
Mål 4 - Bidra til Oslo som bærekraftig by?	Bidrar prosjektet til at Oslo blir en mer bærekraftig by?	Ja

Måloppnåelse i forhold til lønnsomhet		
	Kontrollspørsmål	Score
Bedriftsøkonomisk lønnsomhet	Er prosjektet bedriftsøkonomisk lønnsomt?	Nei
	Vil prosjektet opprettholde eksisterende inntekter?	Ja
Økt kontantstrøm	Bidrar prosjektet til økt kontantstrøm	Ja
Langsiktige inntekter	Bidrar prosjektet til å øke de langsiktige inntektene?	Ja

Samlet vurdering	
Prosjektet med etablering utfylling i Sjursøybassenget og etablering av Stack 3.1 ble igangsatt for å tilrettelegge for ytterligere vekst på containerterminalen. Utvidelsen av Stack 3.1 var nødvendig for å legge til rette for 2 stk. nye STS (ship to shore) kraner som var bestilt til Yilport. Prosjektet var i tråd med Masterplanen for Sydhavna og er i tråd med kjernevirksomheten til HAV.	

Prosjektet med utfylling i Sjursøya bassenget og etablering av Stack 3.1 ville, i dagens økonomiske situasjon, mest sannsynlig blitt prioritert som et prosjekt som burde gjennomføres da det vurderes å ha høy samlet måloppnåelse.

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
53/22	Havnestyret	14.12.2022

Arkivsak: 21/10291 - 51
Saksbehandler: Erling Jenssen / seksjonssjef

Sluttrapport investeringsprosjekt 819 016 00 Rehabilitering skur 38

Saken gjelder:

Sluttrapport knyttet til avslutning av prosjekt 819 016 00 Rehabilitering skur 38. Hensikten er å sammenholde oppnådd resultat med målsetninger angitt i styringsdokumentasjon lagt til grunn for gjennomføring av prosjektet

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Iht. bestemmelser i fullmaktsmatrise HAV omhandlende prosjektstyring, har havnestyret besluttende myndighet i alle prosjekter med budsjetttramme (P85) som overstiger MNOK 50,0. Av fullmaktsmatrisen framgår det at sluttrapportering skal skje til samme myndighetsorgan som fattet vedtak om gjennomføring av prosjektet.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Ingen.

Budsjettmessige forhold:

Ingen.

Budsjetttramme for prosjektgjennomføringen er fastsatt før vedtak om gjennomføring er fattet. For dette prosjektet er budsjetttrammen økt i desember 2021

Havnedirektørens vurderinger:

En sluttrapport skal redegjøre for i hvilken grad et prosjekt har lyktes i å gjennomføre som planlagt, og om tilhørende effekt- og resultatmål er oppnådd.

For dette prosjektet er samtlige målsetninger er oppnådd, unntatt ferdigstillingsdato. Dette skyldes først og fremst forsinkelse som følge av pandemi i gjennomføringsfasen. Sammen med kontinuerlig prosjektutvikling og utstrakt brukermedvirkning underveis har dette gjort at planlagt innflytting i skur 38 ble noe forsinket.

Havnestyret økte budsjettrammen fra MNOK 144,0 til 152,2 (8.12.2021, sak 52/21). Den totale prosjektkostnaden har overskredet budsjettrammen med 1 %. Kostnader knyttet til bl.a. miljøambisjoner, myndighetskrav og prosjektutvikling ble noe høyere enn budsjettet.

Gjennomføringsfasen har vært preget av koronautbruddet og eksepsjonell prisstigning som følge av dette. HAV har mottatt totalt MNOK 6,5 i støtte midler fra hhv. Enova, Klimaetaten og Futurebuilt. Disse midlene inngår i finansieringen av budsjettrammen.

Realiseringen av dette prosjektet har hatt en lang modningstid. Vurderinger rundt mulige tiltak og konsepter har vært behandlet en rekke ganger. I 2019 stadfestet havnestyret tidligere vedtak vedrørende lokaliseringen av HAVs hovedkontor. Året etter ble havnestyret forelagt et ambisiøst miljøkonsept for rehabilitering, der en klar målsetting var å gjenskape skuret som et moderne og attraktivt kontorbygg på tross av sin over hundre år lange historie.

I tillegg til å rapportere på måloppnåelse, skal også en sluttrapport vise resultatet av evalueringsprosessen gjennomført etter prosjektslutt. Her angis bl.a. viktige suksessfaktorer, utfordringer og usikkerhetshåndtering. Viktige læringspunkter identifiseres; hva kan gjøres bedre neste gang? Det også viktig å angi hva som har fungert godt, og som derfor kan være hensiktsmessig å videreføre i nye prosjekter.

Prosjektet er gjennomført som et samspillsprosjekt. Med entreprenøren med på laget helt fra starten av planfasen kom programmering av bygget og økonomiske rammebetingelser på plass som et resultat av omforente løsninger. Entreprisemodellen er ny for HAV. Det gode samspillet mellom byggherre og entreprenør har vært avgjørende for prosjektresultatet. Modellen vil derfor bli brukt på flere av våre prosjekter framover.

En viktig erfaring er at samlokalisering skaper gode relasjoner. Medvirkning og involvering skaper eierskap. Eierskap skaper igjen stolthet og engasjement, og er med på å drive prosjektet framover. Motsatt kan sterkt eierskap og engasjement medvirke til at framdrift svekkes ved at det ikke alltid lykkes å ta nødvendige avgjørelser raskt nok. Dette får gjerne tids- og kostnadsmessige konsekvenser for prosjektet. Løsningen vil ofte være gode (bedre) forberedelser, klare kjøreregler og sterk styring og involvering fra prosjektets styringsgruppe. For dette prosjektet har eierskap og engasjement overveiende bidratt positivt i gjennomføringen.

Sluttrapporten konkluderer med at prosjektet har vært krevende, lærerikt og utviklende for alle berørte parter. Skur 38 har høstet mye positiv oppmerksomhet og lovord etter at bygget ble

ferdigstilt, både eksternt og internt. At skuret har oppnådd en høy miljøklassifisering er viktig og riktig i lys av konteksten havna befinner seg i. Oslo Havn har fått svært effektive og attraktive lokaler, til glede for så vel egne ansatte som leietakere og omgivelser for øvrig.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

1. Havnestyret godkjenner sluttrapport for prosjekt 8 19 016 00 rehabilitering skur 38.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Espen Dag Rydland
eiendomsdirektør

Vedlegg:

07.12.2022 32HAV19 - Rehabilitering Skur 38_Sluttrapport

Oslo Havn

32HAV19 rehabilitering skur 38

4: Sluttrapport

Prosjekteier: Espen Dag Rydland

Prosjektleder: Siri Breivik

Prosjektnummer i økonomisystemet: 819 016 00

Godkjent av: Havnestyret

Dato: 14.12.22



Oslo

Innholdsfortegnelse

Endringslogg

Versjon	Dato	Endring	Endret av	Godkjent av
00	17.8.22	Første utkast	SB	
01	24.8.22	div. korrektur	EJ	
02	25.10.22	div. korrektur	EJ	EDR

Distribusjonslogg

Versjon	Dato	Distribuert til (navn)
00	17.8.22	Espen Dag Rydland, Erling Jenssen

1. OPPSUMMERING AV PROSJEKTET

1.1. Aktuelle politiske vedtak og styrende dokumenter

Grunnlagsdokumenter	Type dokument	Dato
Havnestyresak ST 13/17	Beslutningsdokument	16.2.2017
Mandat vedtatt for byggeprosjektet	Beslutningsdokument	BP 2 28.05.2019
Arbeidsplasskonsept	Beskrivelse arealdisponering	3.7.2019 24.8.20 Justert plan 1
Styringsdokument	Styringsdokument	25.8.22 rev 3
Havnestyresak ST 62/20	Beslutningsdokument	BP 3 vedtatt 3.12.2020
Havnestyresak ST 52/21	Beslutningsdokument	Ny ramme vedtatt 8.12.2021

1.2. Prosjektets art og omfang

Det ble i 2017 vedtatt full rehabilitering av Oslo Havns hovedkontor Skur 38. Ekstern prosjektleder fra Advansia var på plass våren 2019 og startet arbeidet med behovsavklaringer. Mandat ble oppdatert og vedtatt i mai samme år. Det ble satt i gang en prosess med brukermedvirkning og utarbeidelse av arbeidsplasskonsept og skisseprosjekt. Det ble parallelt med dette gjennomført en konkurranse for anskaffelse av rådgiver samspill for bistand til utarbeidelse av konkurransegrunnlag og gjennom anskaffelsen. Konkurransen ble utlyst desember 2019.

Entreprenør ble kontrahert juni 2020. Forprosjekt Fase 1 ble igangsatt med utarbeidelse av prosjektunderlag og målpris som grunnlag for evt. fase 2, gjennomføringsfasen i samspillet. Vedtak om igangsetting av fase 2 (BP3) ble gjort i HST 3.12.20. Detaljprosjektering og start gjennomføringsfase hadde oppstart 15.12.2020. Ferdigstilling av arbeider og overlevering av rehabilitert bygg skjedde 1.6.2022. Pga. pandemi under gjennomføringen ble prosjektet 2 måneder forsinket i forhold til opprinnelig plan.

Prosjektet ble gjennomført som et forbildeprosjekt for miljø gjennom Futurebuilt 2.0. Viktige hensyn knyttet til dette har vært tilvalgskriterier for sirkulære bygg (v. 2.0), ivaretagelse og styrking av naturmangfold og klimatilpasset og bæredyktig overvannshåndtering. Prosjektet har levert dokumentasjon for sertifisering til Breeam NOR Excellent, og ventes å mer enn oppfylle kravene til denne.

1.3. Prosjektets gjennomføring/anskaffelser/entrepriser

Byggherre:	Oslo Havn KF
Anskaffelsesprosedyre:	Konkurranse med forhandling, Forsyningsforskriftens del II
Entrepriseform:	Totalentreprise med integrert samhandling (samspill)
Totalentreprenør:	Varden Entreprenør AS

2. MÅLOPPNÅELSE

Effektmål og resultatmål angitt i prosjektets mandat ansees som oppnådd pr dato, med unntak av ferdigstillingsdato. Prosjektet har en svært høy grad av måloppnåelse av mål og delmål utformet på bakgrunn av prosjektets mandat.

Blant de viktigste målsetningene finner vi høye miljøambisjoner (Breeam/Futurebuilt), energieffektivitet, ivareta maritim historie, fleksibel planløsning, og tilrettelegging for samhandling og et godt arbeidsmiljø.

3. PROSJEKTETS LEVERANSER

Prosjektet har innfridd de kvalitetskrav beskrevet i styringsdokumentet og ytelsesbeskrivelse til grunn for kontrakt, eksempelvis ambisiøse miljøambisjoner, Breeam excellent, ivaretagelse av relevante vernehensyn og brukervennlighet.

Prosjektet har oppnådd økt kvalitet ift. miljø bl.a. gjennom vektlegging av sirkulærøkonomi, utslippsfri byggeplass og innovative energieffektiviseringstiltak. Bygget er tilført økte bygningsmessige kvaliteter underveis, og har oppnådd en større brukervennlighet enn opprinnelig beskrevet. Dette er dokumentert gjennom prosjektets endringslogg og styringsgruppereferater.

4. RESULTATER

4.1. Kvalitet

Arealstørrelse og -disponering er i samsvar med prosjektert løsning. Bygget (over)oppfyller de funksjoner og måltall som er lagt til grunn for gjennomføring.

4.2. Miljø

Alle miljømål er oppnådd. Her henvises det sluttrapport til FutureBuilt, hvor løsninger er redegjort for.

<https://www.futurebuilt.no/Forbildeprosjekter#!/Forbildeprosjekter/Skur-38>

Innovative metoder ift. energieffektivisering/isolasjon og betongresepter har gitt svært gode resultater i prosjektet. Eksempelvis er det forventet en halvering av tidligere energibehov.

4.3. Økonomi

Kostnadsrammer for prosjektet

Dokument/vedtak	Saks/dokumentnummer	Dato	Sum	Kommentar
Havnestyresak ST 62/20	Budsjettframlegg for BP3	3.12.20	MNOK 144.0	Budsjetttramme (P85)
Havnestyresak ST 51/21	Justering av budsjetttramme, saksframlegg 8.12.21	8.12.21	MNOK 152.2	Revidering av budsjetttramme (P85)

4.4. Fremdrift

Beskrivelse av hovedaktivitet	Start	Planlagt dato	Faktisk dato
Oppstart fase 2 – gjennomføring (inkl. testing og idriftsettelse)	4.1.21	1.3.22	1.5.22
Overlevering av bygget fra totalentreprenøren til byggherre		1.4.22	1.6.22
Prøvedrift	1.3.22	28.2.23	(28.4.23)

Prosjektets sluttdatoer er forskjøvet med 2 måneder pga. logistiske forsinkelser oppstått som følge av pandemi.

4.5. Risiko

Prosjektet har gjennomført regelmessige risikovurderinger og oppfølging av risiko og tilhørende tiltak gjennom hele prosjektet, ref. månedlig rapportering til samspillstyre og styringsgruppe.

5. VURDERING AV GEVINSTOPPNÅELSE

Alle effektmål og resultatmål angitt i prosjektets mandat er oppnådd, så nær som ferdigstillingsdato.

Nivå	Beskrivelse
Virksomhetsmål Ønsket fremtidig situasjon etter at gevinstene er realisert	• Skur 38 vil bidra til målsetninger om en miljøvennlig, effektiv og veldrevet havn • Skur 38 bidrar til Oslo som en attraktiv by
Effektmål Hvilke konkrete endringer skal prosjektet føre til?	• Skur 38 fremstår som et attraktivt, effektivt og moderne kontorbygg • Skur 38 profilerer Oslo Havn KF og HAV Eiendom • Kontorlokalene er utformet for å fremme samhandling i organisasjonen og bidrar til et godt arbeidsmiljø • Det rehabiliterte bygget bidrar til en ønsket byutvikling på Vippetangen og ivaretar maritim kulturhistorie i området
Resultatmål/prosjekt-leveranse Hva skal prosjektet levere?	• HAV og HAV E har flyttet inn i rehabilitert bygg innen desember 2021 • HAV E har en egen del av bygget • Ledig areal er tilrettelagt for utleie • Skur 38 er designet fleksibelt slik at det er mulig å leie ut hele bygget • Møterom, garderober, kantine og andre fellesfunksjoner kan benyttes av alle brukere • Første etasje er tilrettelagt for publikumsfunksjoner • Skur 38 har en ambisiøs miljøprofil

Grunnet pandemiltak ble ferdigstillingen noe forsinket. Målpris og totalbudsjett ble derfor oppjustert. Sistnevnte skyldes bl.a. uforutsett prisstigning i gjennomføringsfase grunnet pandemi og endringer og tillegg valgt av byggherre.

Ønsket gevinst ift. organisasjonsutvikling og bruk av byggets utforming og nye type arealer kunne vært grundigere utredet forut før oppstart. Dette ble utviklet parallelt i løpet av gjennomføringen. Nødvendige tilpasninger er gjort underveis, slik at det kan konkluderes med en relativt god gevinstoppnåelse ift. organisasjonens behov og ønsket bruk av bygget. Bruk og utnyttelse av bygget anses som svært vellykket. Dette gjenspeiler seg i tilbakemelding fra brukere og leietakere.

6. REGNSKAP

Økonomiske hovedtall ved ferdig sluttoppgjør med entreprenør:

Budsjettall for byggherrekostnader for (Breeam sertifisering, prøvedriftsår etc.) og møbler, inventar og AV-utstyr er ikke klare ved prosjektavslutning. Dette vil bli ivare tatt av driftsorganisasjonen i HAV.

SKUR 38			
Status pr. 14.09.22			
Tekst	Påløpte kostnader	Budsjett	Sluttregnskap
Fase 0 - Påløpt BH-kost fra 2014- tom 31.mai 2020	8 014 533	8 014 533	8 014 533
Fase 1 - Forprosjet	9 600 530	9 600 530	9 600 530
Entrepreniskost (inkl. LPS)	125 981 275	104 045 020	125 680 164
BH-kost	6 791 275	5 631 434	7 852 343
Møbler, inventar og AV-utstyr	1 591 138	2 644 625	2 144 000
Telerommet IT-kost.	350 565	192 200	350 564
Fase 2 - Prosjektkostnad	134 714 253	112 513 279	136 027 071
Prosjektreserve		13 028 658	
Økt ramme Havnestyret 08.12.21		9 043 000	
Totalt	152 329 316	152 200 000	153 642 134

7. EVALUERING

7.1. Suksessfaktorer

Elementer som har vært medvirkende og viktige for at prosjektet har lyktes med gjennomføringen og oppnådd gode resultater:

- Ressurspersoner på riktig sted – forankring og timing hos pådrivere
- Tillit i alle ledd – ingen skjult agenda
- Valg av samspill som entrepriseform
- Bruk av kompetente rådgiverressurser ifb. utarbeidelse av konkurransegrunnlag og evaluering av tilbud
- Grundig mål- og behovsavklaring og forberedelse forut for anskaffelse entreprenør
- Riktig valg av entreprenør med vekt på tilbudt team. Nedtoning av priselementet bidro til fokus og konsentrasjon om å levere et omforent kvalitetsprodukt
- Et godt fundert kontraktgrunnlag med balansert risikofordeling mellom BH og entreprenør

- Kompetent og profesjonell prosjektledelse innleid fra renommert aktør
- God forankring og involvering fra HAVs ledelse gjennom hele prosjektet
- Utstrakt medvirkning fra ansatte og leietakere før, under og etter gjennomføring av entreprisen
- Dyktige entreprenører og prosjekterende, opptatte av å levere god kvalitet; godt nettverk hos samspillentreprenøren
- Gode (visjonære) produkt- og løsningsvalg
- Ambisiøse og godt kommuniserte miljøkrav
- LEAN metodikk i prosjektering og framdriftsplanlegging
- Fokus på risikostyring underveis – vilje til å sette være konsekvent
- Fortløpende endrings- og avvikshåndtering
- Plan for senere kopiering av prosjektmodell; testing og skreddersøm vs. standardisering for HAVs organisasjon og formål
- Bevisst markedsføring av prosjektet (og entrepriseformen) internt og eksternt
- Bevissthet om kopling og kommunikasjon med ansatte, brukere, leietakere, publikum, naboer og relevante myndighetsorganer
- Grundighet og transparens i alle prosesser – åpenhet rundt utfordringer så vel som suksesser
- Felles agenda i prosjektet – samspillsledelsen som én integrert organisasjon

Utfordringer:

- Enkelte innslag av glemte elementer/behov. Fordyrende og forsinkende
- Stor medvirkningsgrad og engasjement i organisasjonen medførte en tidkrevende prosess for enkelte beslutninger
- Omorganisering i HAV medførte behov for endringer

- Introduksjon av nye/endrede behov underveis i prosjektforsløpet skapte tidspress, forsinkelser og merkostnader
- Pandemi i gjennomføringsfasen skapte utfordringer for samtlige prosjektelementer; organisasjon, økonomi og utførelse
- Kostnadsomfang knyttet til forbildeprosjekt Futurebuilt var underkommunisert til byggherre og entreprenør
- Manglende kapasitet hos Byantikvaren skapte merarbeid og fremdriftsmessige utfordringer. Dette resulterte i suboptimale løsninger med tanke på prosjektøkonomi og vedtatte miljøambisjoner

7.2. Usikkerhet

Det er gjennomført to grundige usikkerhetsanalyser for prosjektet. Den første i september 2020 som grunnlag for arbeid med fase 1. Ny usikkerhetsanalyse ble gjennomført i november samme år som grunnlag for vurderinger knyttet til fremdrift og økonomi basert på oppdatert grunnkalkyle.

Konkrete funn ble fulgt opp. Prosjektet har arbeidet aktivt med oppfølging av tiltak som har gitt et godt grunnlag for eierstyring, organisering av prosjektet og rutiner. Dette har gitt en større forståelse for - og eierskap til - prosjektets usikkerhetselementer. Prosjektplanen og prosjektrutiner som ble utarbeidet er basert på punkter fra dette analysearbeidet.

Flere av punktene er tatt inn i prosjektets løpende risikovurderinger og i ledelsens arbeid med prosjektstyring.

7.3. Viktige læringspunkter

- Samspillmodellen fungerte veldig bra. Det er viktig å bruke tilstrekkelig tid til (riktig) valg av team og verifisere at teamet fungerer i praksis
- Erfaringer knyttet til strategi, organisering, økonomi, løsninger og i en tillitsbasert kontekst har vært svært gode. Samspillmodellen stimulerte til trygghet, støtte og felleskap i problemløsning og innovasjonsprosesser underveis
- Samspill som modell er ressurskrevende i forberedelsesfasen og ressursbesparende i gjennomføringsfasen. Modellen krevde nitidige forberedelser, men sto seg godt i prosjektgjennomføringen

- Det var riktig å bytte arkitekt tidlig når man opplevde at denne ressursen ikke falt helt på plass i prosjektet
- Styringsgruppen (SG) slutter opp om og promoterer prosjektet overfor egne ansatte. De innesto for valgte løsninger. Dette var spesielt viktig når disse hadde organisatoriske og (psyko-)sosiale konsekvenser for de ansatte
- Styringsgruppen fremsto som sterk og forutsigbar. Engasjement, lojalitet og respekt hos alle deltakere var avgjørende for klare styringssignaler til prosjektet
- Det er viktig å følge kommandolinjen i prosjektorganisasjonen. I slutfasen av prosjektet kunne dette vært vektlagt sterkere
- Omfattende brukermedvirkning ga grunnlag for godt eierskap og fornøyde brukere og bidro til å gi prosjektet legitimitet
- Tilstrekkelig tid til planlegging og gjennomføring av fase 1 var avgjørende. Det er lett å være for ambisiøs i tidligfase
- Prosjektet erfarte at det er viktig å sette av tilstrekkelig (mer) tid mellom fase 1 og 2 for tid arbeid med grunnlagsdokumenter for prosjektorganisering. Dette gjelder også Onboarding av prosjektmedarbeidere
- Det er viktig å avsette tilstrekkelige økonomiske prosjektreserver ifb vedtak om gjennomføring. I dette prosjektet måtte budsjettammen justeres.
- Det bør tilstrebes sanntidsrapportering og oppfølging i økonomistyringen. I dette prosjektet opplevde man noe etterslep i entreprenørleddet. Her burde det vært lagt større vekt på nøyaktigere prognostisering av selvkost
- Det ble gjennomført fortløpende endrings- og avvikshåndtering for å redusere usikkerheter og beholde prosjektintern tillit og respekt. Dette var viktig for å unngå forsinkelser
- Prosjektet hadde stor nytte av god internkommunikasjon og klare regler for samhandling. Det ble gjennomført hyppige evalueringer av i hvilken grad prosjektet lyktes på det relasjonelle området

En byggherre eller en prosjektorganisasjon kan aldri være 100 % forberedt på alle eventualiteter. Det må tas høyde for dette, både i planlegging og gjennomføring.

Hvor mye buffer (tid, penger og teknologi) som legges inn for å være i stand til å håndtere det uforutsette vil være avgjørende for hvor vellykket et prosjekt blir.

Covid-19 var en type uforutsett hendelse dette prosjektet ikke hadde tatt høyde for. Ingen hadde tenkt så *langt* utenfor boksen. Likevel var prosjektet i stand til å håndtere denne utfordringen på en konstruktiv måte. En viktig årsak til dette var at prosjektets nøkkelpersonell hadde gjort gode forberedelser ift. *andre* utfordringer, og derfor var trent og omforent på å takle uforutsette forhold. Gjennom åpenhet og positiv samhandlingskultur ble det mulig å møte også denne utfordringen på en god måte.



Saken gjelder:

Hav Eiendom AS gjennomfører i samarbeid med Oslo Havn KF (HAV) et detaljplanarbeid for Grønlikaia. Det inkluderer «Buffersonen» innenfor planområdet for Grønlikaia, og nordre del av Kongshavn, der dagens reguleringsplan har avsatt en tomt til energianlegg. Dette anlegget er ikke lenger aktuelt, og bør derfor omreguleres til havneformål.



Hav Eiendom eier og utvikler byutviklingsområdene, mens Oslo Havn eier og utvikler Buffersonen og Kongshavn nord. I det pågående detaljreguleringsarbeidet er det gjennomført parallelloppdrag for 5 ulike delområder, med 3-4 ulike arkitektteam på hvert område. Oslo Havn skal fortsette å være grunneier og drifte Buffersonen på lik linje som Bekkelagsbadet i dag. HAV har satt kriterier og har et overordnet ansvar for utforming av Buffersonen i det videre reguleringsplanarbeidet.

Om prosessen

Det kom inn 16 forslag fordelt på delområdene, som ble utstilt under Oslo Arkitekturtriennale i perioden 27.9. til 30.10. i år. Etter endt utstilling er forslagene under evaluering, som fortsatt pågår. Oslo Havn har fokus på Buffersonen i evalueringen. Det er nedsatt en evalueringskomité som består av følgende:

- Hav Eiendom
- Oslo Havn
- Erling Dokk Holm (NMBU)
- Elin Børrud (NMBU)
- Iwan Thomsen (Lala Tøyen)
- Rodeo Arkitekter (sekretariat)

I tillegg hentes det inn ekstern fagkompetanse etter behov. Overordnede kriterier for evalueringen fokuserer på følgende temaer:

- Helhetlig plangrep og volumfordeling
- Bærekraftsstrategi (sosial og økologisk)
- Nabolags-, bo- og boligkvalitet
- Byliv og gode rekreasjonsområder
- Realiseringspotensial (realistiske og økonomiske rammer)

I tillegg til å evaluere hvert forslag vil komitéen sammenstille alle delområdene for å vurdere sammenhengen mellom de ulike delområdene. Arbeidet skal ende i en evalueringsrapport med anbefalte løsninger. Det vil deretter være oppdragsgiver (Hav Eiendom og Oslo Havn) som velger ut løsninger til videre detaljplanarbeid.

Oslo Havns føringer for paralleloppdraget

Hovedformålet med en regulert Buffersone er at området skal gi en god buffervirkning mellom havnevirkningsområdet på Kongshavn og bebyggelsen på Grønlia. HAV foreslår også en felles beredskaps- og arbeidshavn for beredskapssetater, andre forvaltningsorganer og Oslo Havns egne fartøy. Det skal ses på muligheter for etablering av «Havnas Hus», hvor man på lang sikt kan samle havnas virksomhet som i dag er delt mellom Sydhavna og Vippetangen. Dette i tråd med havnestyresak 18/22. Vedtaket var som følger:

1. *Det utarbeides en mulighetsstudie for Havnas Hus, hvor Oslo Havn kan samlokalisere hele sin virksomhet.*
2. *Det utarbeides en mulighetsstudie for en beredskapshavn på Kongshavn Nord.*

Bufferens primære formål er å bidra til en god sameksistens mellom havneaktiviteten og boligene på Grønlia. Bufferen skal ha en avbøtende virkning av havneaktiviteten på Kongshavn mot bebyggelsen på Grønlikaia, både visuelt og støymessig, for å redusere konfliktpotensialet mellom havn og by. Samtidig gir Bufferen gode muligheter for opplevelser og naturrestaurering sentralt i Oslo.



Figuren over viser en skjematisk fremstilling av hovedhensikten med buffersonen. Gjeldende reguleringsplan for Sydhavna viser at Buffersonen kan utvikles med minst 17 daa landareal. I Buffersonen skal det etableres et bygg med offentlig formål. Dette kommer i tillegg til Havnas Hus og beredskapshavn på Kongshavn.

Medvirkningsprosessen som er gjennomført i forbindelse med reguleringsarbeidet på Grønlia viser at det er et stort potensial og stor interesse for naturrestaurering i området, både over og under vann. Oslo Havn ønsker derfor at det skal være et sterkt fokus på å bruke naturrestaurering aktivt, både for å bidra til økt biologisk mangfold og bidra til buffervirkning mot havnevirksomheten.

Innkomne forslag til utforming av Buffersonen

Det foreligger 3 forslag for utforming av Buffersonen fra teamene Asplan Viak, Norconsult/Urbaniq og Edit/Aart. Under følger en kort beskrivelse av forslagene. For en mer detaljert beskrivelse anbefales det å lese innkomne forslag på Hav Eiendoms nettsider:

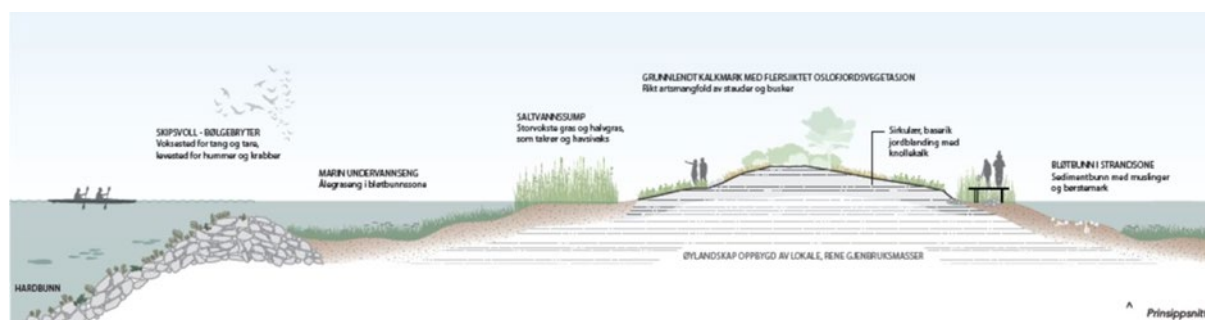
<https://haveiendom.no/viser-nye-gronlikaia-ideer-pa-oslo-arkitekturtriennale/>



Team Asplan Viak "Bufferonen Grønlia/Kongshavn"

Asplan Viaks forslag prioriterer natur over aktivitet, med etablering av en flersjiktet Oslofjordnatur basert på arter man finner på øyene og i Ekebergskrenten. Asplan Viak argumenterer for at øygruppeløsningen gir meget omfattende ny strand- og fjæresone der akvatiske nøkkelorganismer kan etablere seg. Den innerste delen av øygruppen mot fast land kan åpnes for befolkningen, men ellers er fokuset på nyetablering av natur med et visst skjermingsbehov. Havnepromenaden ledes mot den sentrale «Fjordplassen», og området kobles til Ekeberg med trapp og bro via det fleksible «Felleshuset». Dette skal fungere som et brukerstyrt offentlig rom, og støyskjerm mot E18.

Øygrepet forutsetter bygging av en skipsvoll/bølgebryter rundt hele det nye landskapet for å motvirke utvasking av nye masser og beskytte undersjøisk vegetasjon. Det er ikke vurdert hvor store kostnader dette medfører, men Oslo Havn har erfaring med at denne type konstruksjoner er svært kostnadskrevenende. Øygrepet krever store inngrep i dagens utfylling og gir liten visuell buffervirkning mellom byutviklingsområdet og havnen.



Optimalisering av naturlig strandsone

Asplan Viak foreslår et bærekraftsprogram med forslag til en «biologisk verktøykasse». Det fokuseres på ressursbruk med tilhørende utslipp, naturmangfold, klimatilpasning og sosial bærekraft. Teamet har lagt mye arbeid i å vise hvordan prosjektet kan bli klimapositivt på kort tid (ca. 100 år), ved å fokusere på sirkulære løsninger, energiløsninger, ny sjøbunn og nye grøntarealer som binder karbon.

«Felleshuset» er en enkel og rasjonell bygningsstruktur, med fleksibel planløsning. Den foreslåtte strukturen er organisert slik at det er gode muligheter for bruk av gjenbruksmaterialer. I tillegg vil en slik enkel struktur kunne gi lavere kostnader for et brukerstyrt hus med mange fleksible aktiviteter.

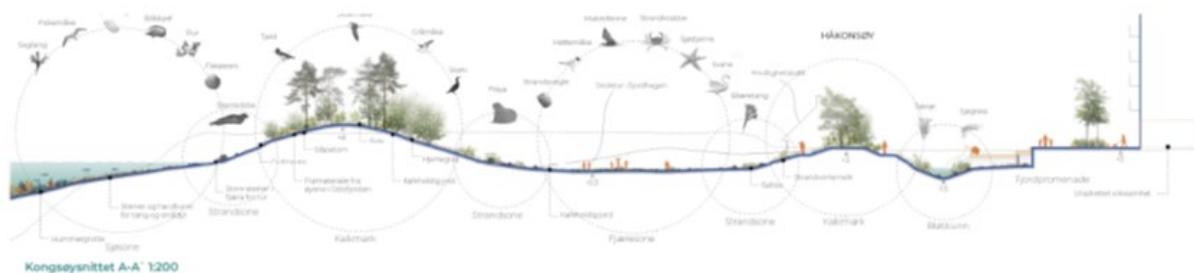


Asplan Viak har foreslått en utforming av beredskapshavnen som i størst grad bryter med programmet for oppdraget, og gjeldende regulering på Kongshavn. I forslaget er beredskapshavnen fysisk atskilt fra øylandskapet med en molo med åpning mot vest, og dermed bryter kailinjen for fremtidig godshavn på Kongshavn. Beredskapshavnen beslaglegger også større deler av regulert godshavn enn forutsatt, og hele kailinjen er justert og går ut over dagens regulerte kai. Dette krever en større utfylling enn dagens regulering tillater. Dette forslaget vil sannsynligvis kreve en omregulering av hele Kongshavn.





Norconsult/UrbanIQs forslag kan sies å være det som legger seg nærmest programmets føringer, med et klart sonedelt landskap. Den urbane havnepromenaden med oppvarmet sjøbad langs bybebyggelsen i nord, en aktivitetsøy (Håkonsøy), en naturøy (Kongsøya) og en fjæresone mellom disse. Som i forrige forslag satses det på Oslofjordnatur på landsiden, og et variert undervannshabitat i fjæresonene. I dette forslaget holder man seg innenfor definerte reguleringslinjer, samt hovedsakelig innenfor dagens fylling. Forslaget er ikke konkret på hvordan eventuelle nye masser skal tilføres.



Forslaget er det eneste som gir tilstrekkelig høyde på terrenget i Buffersonen (Kongsøya) slik at man oppnår en reell visuell buffer mot Kongshavn. Det er også det eneste forslaget som inkluderer landskapsutforming mellom bebyggelse og Kongshavnveien. Det foreslås en kobling til Ekeberg via bro fra et såkalt beredskapstårn.

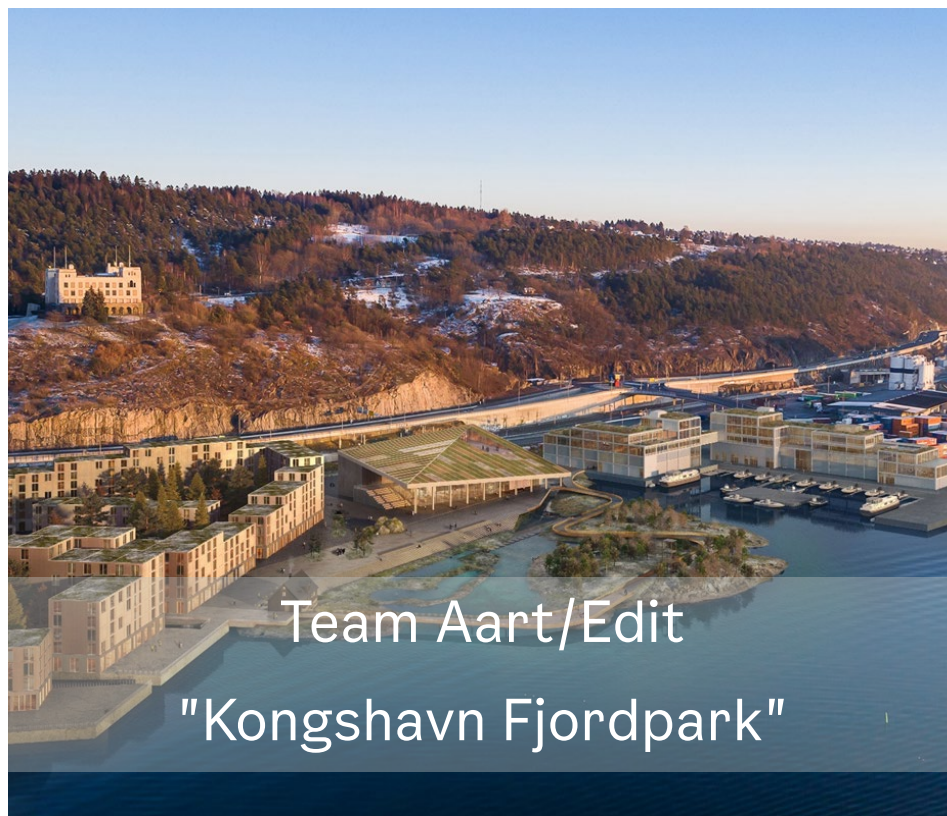
Norconsult/UrbanIQ foreslår et maritimt kultur- og kunnskapssenter, kalt «Fjordveksthuset». Fokuset skal ligge på forskning og formidling, samtidig som det åpnes for bydelsaktiviteter i denne forbindelse. Det ligger også inne et forslag til et mini-renseanlegg for vann fra Alnaelva. Rensingen skal hovedsakelig ha en formidlingsfunksjon, og vil ikke gi reell renseeffekt.



Det legges vekt på bærekraftig materialbruk og energiproduksjon, i form av kortreiste, gjenbrukte materialer, solcellepaneler og eventuelt vannkraft fra elva.

Bygningsmassen i beredskapshavnen er delt mellom et beredskapssenter (kontorer med utadrettet formidlingsvirksomhet) og et beredskapslager med stor grunnflate og offentlig tilgjengelig takareal. Selve havnen er foreslått som et innelukket basseng med utseiling gjennom en relativt smal åpning mot Buffersonen. Det er ikke differensiert mellom beredskapshavn og Havnas Hus. I motsetning til team Asplan Viak har forslaget holdt seg innenfor avsatt areal i føringene fra Oslo Havn.





Aart/Edits forslag skiller seg fra de andre forslagene med at det her er hovedsakelig satset på etablering av et ferskvannsdelta, som skal skape et artsrikt elvedelta i et parkmiljø. Alnaelva er i dette forslaget ledet nordover ved hjelp av en fylling/molo. Dette skal forenkle manøvrering for beredskapsbåter, samt redusere behov for mudring ved at elva avsetter sedimenter. Det satses på å etablere geologiske delområder (skifer, sandstein, gneis) og formidling i forbindelse med dette. Det foreslås blant annet å benytte fyllmasser fra Fornebubanen. Forslaget inneholder en detaljert plan for revegetasjon av Buffersonen, også basert på Oslofjordnatur. Det skisseres en plan med planteskole og et forskningsmiljø og en trinnvis utvikling av vegetasjonen i området, inkludert midlertidige prosjekter som verktøy.



Havnepromenaden foreslås ført over naturrestaureringsområdene via en bro, som så knytter seg til beredskapshavnen og eksisterende gang/sykkelvei sørover. Gangbroen sikrer tilgjengelighet til naturområdene samtidig som den skal beskytte sårbar natur mot menneskelig påvirkning.

I likhet med Norconsult/Urbaniq foreslås det et bygg med et marint kultur- og kunnskapssenter, med «fjordskole», verksteder, forskning, auditorium m.m. Taket foreslås benyttet som et «blågrønt forskningstak» med parsellhager, bl.a. for planter som senere kan utplasseres i naturrestaureringsområdet. Bygget er gitt en gridløsning med fleksibilitet for romprogram, med limtrebjelker og gjenbruk av stålelementer fra f.eks. oljeanlegg.

Det er fokus på utvikling over tid (sirkulærstrategi), hvor ulike konsepter kan testes og evalueres. Det foreslås en overvåkningsstasjon for vannkvalitet, og det legges vekt på at etableringen av ny natur i området foregår gjennom medvirkning og aktivisering av befolkningen.



Forslaget til beredskapshavn ligger nærmest Oslo Havns føringer, med et relativt åpent basseng med utseiling mot nord. Bygningsmassen (kontor- og verkstedsbygg) er oppført i høyden og virker i seg selv som en visuell og støymessig buffer mot Kongshavn, samtidig som det er lagt vekt på utrykningstid for beredskapsetatene ved å legge byggene i nærheten til bassenget. Det er ikke tatt stilling til om det skal være skille mellom Havnas Hus og beredskapsetatene. Byggenes struktur og romprogram skal være enkelt å tilpasse faktisk behov.



Saken behandles i havnestyret iflg.:

Saken omhandler byutvikling av Grønlikaia og havneutvikling på Kongshavn.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

Oslo Havn KF vil få ansvaret for opparbeiding og drift av buffersonen på Grønli, samt beredskapshavn på Kongshavn og eventuelt etablering av Havnas Hus.

Budsjettmessige forhold:

Parallelloppdraget og videre detaljregulering dekkes av avsatte driftsmidler.

Havnedirektørens vurderinger:

Oslo Havn har fokus på skjermingseffekten buffersonen vil gi, løsninger for beredskapshavn og Havnas Hus, samt muligheter for god og effektiv naturrestaurering.

Et parallelloppdrag åpner for at man kan velge ut elementer fra alle innkomne forslag, og det skal ikke kåres én vinner. Det er elementer ved alle forslagene som er gode, og andre som virker utfordrende å gjennomføre i praksis. De deltakende teamene har i varierende grad vurdert fysisk og økonomisk gjennomførbarhet, og mange av elementene i forslagene bærer preg av å være på idéstadiet. Forslagene viser intensjoner med programmering av bygg og aktiviteter i buffersonen som vil kreve oppfølging som går ut over detaljreguleringens hensikt og formål. Det vil derfor i valg av løsninger fokuseres på forslagenes fleksibilitet for å ta høyde for at programmeringen kan endre seg over tid.

I det videre arbeidet med evaluering fokuseres det på gjennomførbarhet, spesielt når det gjelder utvikling av biomangfold og naturrestaurering. Det er blant annet engasjert marinbiologisk ekspertise fra Universitetet i Oslo som bistår i å vurdere hvilke forslag som er realistisk å gjennomføre med godt resultat. Når det gjelder landskapsutforming vil det legges stor vekt på effektiv massehåndtering og risiko for forurensning av fjorden som følge av feil håndtering av potensielt urene masser på Grønli.

Det er gjennomført møter med den operative delen av Oslo Havn for å vurdere forslagene til beredskapshavn. Beredskapshavnen må fungere for beredskapsstatene, og det må i størst mulig grad unngås å utfordre dagens reguleringsgrenser.

Oslo Havn er representert i evalueringskomitéen, som skal gi en mest mulig faglig uavhengig anbefaling. Når evalueringsrapporten og anbefalingene foreligger, skal Hav Eiendom og Oslo Havn avgjøre hvilke løsninger som skal danne grunnlag for rammene i reguleringsarbeidet. Havnedirektøren vil komme tilbake til Havnestyret med en sak før disse rammene fastsettes.

Havnedirektørens forslag til vedtak:

- 1) Sak om parallelloppdrag for Buffersonen tas til orientering

Ingvar M. Mathisen

havnedirektør

Espen Dag Rydland

eiendomsdirektør

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
57/22	Havnestyret	14.12.2022

Arkivsak: 21/10598 - 3

Saksbehandler: Ole Thomas Berge / juridisk sjef

Datoer for havnestyremøter 2023

Saken gjelder:

Da mange av havnestyrets medlemmer har en travel hverdag, er det en fordel å fastsette møtedatoer for hele 2023.

Noen av møtetidspunktene må være innenfor gitte intervaller av hensyn til frister for å sende regnskapsrapporter, årsberetning og budsjett til NOE. Administrasjonen vil muntlig redegjøre nærmere for dette under styremøtet.

For 2023 foreslås det at det avholdes møter på disse tidspunktene:

- Styremøte ons. 25. januar
- Styremøte ons. 22. februar
- Styremøte og seminar/studietur 12. – 15. april, eventuelt 19. – 22. april
- Styremøte ons. 10. mai, eventuelt ons. 24. mai
- Styremøte ons. 14. juni, eventuelt ons. 21. juni
- Styremøte ons. 23. august
- Styremøte ons. 27. september
- Styremøte ons. 1. november
- Styremøte ons. 13. desember

Havnestyret bes vurdere om det er ønskelig å endre tidspunkt for møtestart, som nå er kl. 16:00.

Saken behandles i havnestyret iflg.:

Saken gjelder beslutning av dato for styremøter i 2023.

Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:

-

Budsjettmessige forhold:

-

Havnedirektørens vurderinger:

-

Havnedirektørens forslag til vedtak:

Havnestyret beslutter at møtetidspunktene og seminar/studietur i 2023 skal være på følgende datoer:

- Styremøte ons. 25. januar
- Styremøte ons. 22. februar
- Styremøte og seminar/studietur 12. – 15. april, eventuelt 19. – 22. april
- Styremøte ons. 10. mai, eventuelt ons. 24. mai
- Styremøte ons. 14. juni, eventuelt ons. 21. juni
- Styremøte ons. 23. august
- Styremøte ons. 27. september
- Styremøte ons. 1. november
- Styremøte ons. 13. desember

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

Ole Thomas Berge
juridisk sjef

Saksframlegg

Utv. nr.	Utvalg	Møtedato
60/22	Havnestyret	14.12.2022

Arkivsak: 22/403 - 1

Saksbehandler: Bodil Blindheim / fung. seksjonsleder HR
og org. utvikling

Åremålsstilling til havnedirektør

Saken gjelder:

Havnedirektør i Oslo Havn KF er ansatt på åremål med en tidsbegrensning på 6 år. Ved utløpt åremålsstilling skal det gjennomføres en offentlig rekrutteringsprosess før ansettelse av direktør i ny åremålsstilling. Den nåværende åremålsperioden utløper den 15.08.2023 og det er behov for å starte en rekrutteringsprosess for ansettelse i ny åremålsstilling.

Saken behandles i havnestyret iflg.:**Økonomiske konsekvenser for Oslo Havn KF:****Budsjettmessige forhold:**

Finans- og org. direktørs vurderinger:

Det anbefales at styreleder i HAV setter ned et ansettelsesutvalg fra havnestyret som planlegger og gjennomfører en rekrutteringsprosess med mål om å fremme en innstilling på havnedirektør i ny åremålsstilling for endelig vedtak i havnestyret.

Det foreslås at styreleder, nestleder eller styremedlem og en ansattrepresentant er medlemmer av ansettelsesutvalget.

Direktør for Finans og organisasjon, seksjonsleder for HR og org. utvikling og/eller juridisk sjef bistår om ønskelig ved den administrative gjennomføringen av rekrutteringsprosessen.

Finans- og org. direktørs forslag til vedtak:

1. Havnestyret vedtar etablering av et ansettelsesutvalg bestående av styreleder, nestleder eller styremedlem og en ansattrepresentant.
2. Ansettelsesutvalget gjennomfører en rekrutteringsprosess med mål om å fremme en innstilling på havnedirektør i ny åremålsstilling for endelig vedtak i havnestyret.

Ingvar M. Mathisen
havnedirektør

John E. Larsen
finans- og organisasjonsdirektør