

Innkalling til havnestyremøte for Moss Havn KF

Møte nr : 5/2020
Møte dato: 1. september kl. 08.00
Møte sted: Havnestyresalen

Moss havnestyre:

NAVN	ROLLER	TELEFON	E-POST
Fred Jørgen Evensen	styreleder	915 78 200	Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no
Terje Turøy	nestleder	913 85 414	terje.turoy@politiker.moss.kommune.no
Kristin Lind-Larsen	medlem	992 41 585	kristin.lindlarsen@gmail.com
Gretha Kant	medlem	951 49 664	gretha.kant@moss.kommune.no
Erlend Wiborg	medlem	918 25 858	erlend.wiborg@stortinget.no
Birger L.Harveg	Ansattes rep.	922 04 999	birger@moss-havn.no
Ulf Raab	Bruker rep.	911 49 785	ulf.raab@greencarrier.no

Mette-Gro Karlsen	varamedlem	905 22 104	mette-gro.karlsen@politiker.moss.kommune.no
Anne- Lise Gjøstøl	varamedlem	928 60 375	anlire@online.no
Trond Valde	varamedlem	906 23 233	trond.johan.valde@politiker.moss.kommune.no
Jørn Roald Wille	varamedlem	922 28 499	jorn.wille@politiker.moss.kommune.no
Therese Bakkevig	varamedlem	918 07 001	therese.bakkevig@gmail.com
Freddy Rinden	Ansattes rep.	926 81 447	freddy@moss-havn.no
Jørgen Vogt	Bruker rep.	977 596 77	jorgen.vogt@greencarrier.no

Sekretær: Liv Grete Øyan Moe – tlf. nr. 936 90 699 liv@moss-havn.no

På vegne av havnestyrets leder; Fred Jørgen Evensen innkaller vi medlemmene i Moss havnestyre til møte.

Spørsmål til administrasjonen sendes skriftlig i god tid før styremøtet, samt at eventuelle frafall meddeles til havnestyrets sekretær.

Til behandling foreligger følgende meldinger og saker:

Meldinger:		Side:
Nr. 2:	Omklassifisering i balansen Moss Havn KF	7
Nr. 3:	KVU for godsterminalstruktur i Osloområdet - høring	8

Saker:		Side:
Nr. 16 :	Møteprotokoll fra havnestyremøte avholdt i Århus den 3. mars (UO og offentlig) og havnestyremøte den 25. mai ligger vedlagt og skal signeres i møtet.	1
Nr. 17 :	Godkjenning av innkalling og saksliste.	-
Nr. 18:	Saker til eventuelt.	-
Nr. 19:	Nye lokaler for Moss havn i Stengata	16
Nr. 20:	Opsjon eierandel i Jeløy Utvikling AS	25
Nr. 21:	Strategiplan for Moss Havn 2020 - 2028	40

Orienteringer fra havneadministrasjonen:

Med vennlig hilsen
Liv Grete Øyan Moe

Sekretær i havnestyret
Moss Havn KF



Vår.ref. 20/11 -

Protokoll fra styremøte Moss Havn KF

Møte nr. 2/2020
Møtedato: 03. mars 2020 kl. 10.00
Møtested: Scandic City Hotel, Aarhus

Moss Havns styremøte ble holdt under ledelse av havnestyrets leder Fred Jørgen Evensen.

Av utvalgets medlemmer/
 møtte:

Fred Jørgen Evensen (styreleder)
 Terje Turøy (nestleder)
 Greta Kant
 Kristin Lind-Larsen
 Birger L. Harveg (ansattes repr.)
 Ulf Raab (bruker repr.)

Forfall:

Erlend Wiborg

Som varamedlem møtte:

Therese Bakkevig

Fra havneadm. møtte:

Havnesjef Øystein H. Sundby
 Plan- og utbyggingssjef Erik Gressløs
 Økonomi- og adm.sjef Line Håkensen

Møtet ble satt klokken 10.30

Til behandling foreligger følgende saker:

Saker	
Nr. 3:	Møteprotokoll fra havnestyremøte den 27. januar ligger vedlagt og skal signeres i møtet.
Møtebehandling:	Signert av de som er tilstede
Vedtak:	Godkjent
Nr. 4:	Godkjenning av innkalling og saksliste.
Møtebehandling:	Det er ønskelig at varamedlemmer får tilsendt styremøte innkalling og saker samtidig med ordinære medlemmer.
Vedtak:	Innkalling og saksliste ble enstemmig godkjent. Varamedlemmer får tilsendt dokumenter samtidig med øvrige styremedlemmer.
Nr. 5:	Saker til eventuelt
Møtebehandling:	Ingen saker til eventuelt.
Vedtak:	Godkjent

Nr. 6 :	Rød sak
Havnesjefens forslag til innstilling:	
Møtebehandling:	
Vedtak:	

Orienteringer fra havneadministrasjonen:

- Mulighet for å delta på KS Bedrift kurs for styremedlemmer i havner 12. – 13. mai 2020.

Eventuelt:

Møtet ble hevet kl. 11:25.

Neste havnestyremøte holdes i Oslofjordens Maritime Senter Moss; mandag den 20. april kl. 08.00.

Rett avskrift bevitnes:

Havnestyrets underskrifter:

Line Håkensen
Økonomi- og adm. sjef
for Liv Grete Øyan Moe
sekretær



Vår.ref. 20/72 -

Protokoll fra styremøte Moss Havn KF

Møte nr. 4/2020
Møtedato: 25.05.2020 kl. 08.00
Møtested: Havnestyresalen, OMSM

Moss Havns styremøte ble holdt under ledelse av havnestyrets Fred Jørgen Evensen

Av utvalgets medlemmer/
 varamedlemmer møtte:

Fred Jørgen Evensen (styreleder)
 Terje Turøy (nestleder)
 Gretha Kant
 Erlend Wiborg
 Kristin Lind-Larsen
 Birger L. Harveg (ansattes repr.)
 Ulf Raab (bruker repr.)

Forfall: ingen

Fra havneadm. møtte:

Havnesjef Øystein H. Sundby
 Plan- og utbyggingssjef Erik Gressløs
 Økonomi- og adm.sjef Line Håkensen
 Sekretær Liv Grete Øyan Moe

Møtet ble satt klokken 08.00

Til behandling foreligger følgende meldinger og saker:

Meldinger:	
Nr. 1:	Forslag til møteplan for 2. halvår 2020
Møtebehandling:	Det ble enighet om følgende møteplan for 2. halvår 2020: Tirsdag 1. september kl. 08.00 Tirsdag den 13. oktober kl. 08.00 Tirsdag den 1. desember kl. 08.00

Saker	
Nr. 13:	Innkalling og saksliste er godkjent
Nr. 14:	Ingen saker til eventuelt.
Nr. 15:	Moss Havn KFs regnskapsrapport for 1. tertial 2020
Havnesjefens forslag til innstilling:	Moss Havn KFs rapport og regnskap for 1. tertial 2020 tas til orientering
Møtebehandling:	Økonomi – og administrasjonssjef Line Håkensen presenterte saken.
Vedtak:	Havnesjefens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt: Moss havn KFs rapport og regnskap for 1. tertial 2020 tas til orientering.

- **Diskusjonsnotat for havnestyret – Opsjon Jeløy Utvikling AS:**
Havnesjef Øystein H. Sundby orienterte om saken og svarte på spørsmål.
Styremedlemmer kom med innspill til saken.

Orienteringer fra havneadministrasjonen:

- Plan- og utbyggingssjef Erik Gressløs holdt en særskilt orientering om avviksregistrering og viste eksempler fra typiske avvik.
- HMS/isps/Avik.
- Status statistikk : Sykmelding/ teus/gods.
- Informasjon om koronatiltak i Moss Havn KF.
- Gjestehavn og bobilhavn er åpnet i tråd med anbefalinger fra kommunelege.
- Ny medarbeider som prosjektleder startet 1. mai; Eirik Knut Olsson.
- Årsrapporten ble lagd som en film på FB, har hatt mange visninger.
- Prosjekt rehabilitering Klakken og lærling i arbeid der.
- Prosjekt mudring ved kaiene.
- Vi forlenger bobilparkeringsplassen med 5 plasser for sommersesong
- Asko prosjektet – avtalen er klar med Horten og Moss Havn.
- Servicebygg for SVV – blir levert i slutten av august.
- Lager Rockwool – dispensasjon vedtatt i Moss kommune
- Kontorbygg Stengata 1 og 3 – ser på mulighet for å etablere kontorer
- Status strategiplan - fremmer sak i neste møte

Møtet ble hevet kl. 09.35

Neste havnestyremøte holdes i Oslofjordens Maritime Senter Moss; tirsdag den 1. september kl. 08.00

Rett avskrift bevitnes:

Havnestyrets underskrifter:

Liv Grete Øyan Moe
sekretær

Melding nr. 2 2020

Omklassifisering i balansen Moss Havn KF

Omklassifisering av areal/tomt til aksjer i balansen iht. aksjonæroppgave for Værftsgata 7 AS

Administrasjonen avdekte den 24.06.2020 (Moss Havn KF regnskap og årsrapport ble godkjent av revisor 20.04.2020 og kommunestyret 11.06.2020) at aksjer 50 000 stk. til anskaffelsesverdi kr 15 000 000,- for selskapet 916 861 826 Værftsgata 7 AS ikke er omklassifisert i balansen pr 31.12.2019.

Det ble da sendt e-post til ansvarlig revisor og gjort oppmerksom på dette og samtidig innkalt til et møte. I møte ble det avtalt at aksjene omklassifiseres pr 31.12.2020, da dette ikke har noen resultatmessig effekt.

Melding nr. 3 2020

KVU for godsterminalstruktur i Osloområdet - høring

Jernbanedirektoratet har i brev av 5. juni 2020 sendt Konseptvalgutredning (KVU) for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet på høring med frist 15. september 2020. Rapporten er en del av grunnlaget for Nasjonal Transportplan 2022-2033. Arbeidet med KVU for godsterminalstruktur for Oslofjordområdet har pågått helt siden 2014. Ferdigstillingen av KVU'en har avventet rapporten om Alnabru fase 2.

I brev av 10. juli 2020 fra Jernbanedirektoratet er saken også sendt utvalgte berørte kommuner til uttalelse, herunder Moss og Vestby. Kommunene oppfordres til å koordinere evt uttalelser med fylkeskommunen.

Moss kommune har valgt å fremme saken til politisk behandling. For å sikre koordinering med nabokommunene og Viken fylkeskommune fremmes også saken i regionrådet for Mosseregionen i møte 25. august 2020. I tillegg vil KVU for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet bli drøftet i Osloregionens faggruppe for Areal, transport klima (møte 25. august 2020) med behandling av forslag til høringsuttalelse i styret for Osloregionen 11. september 2020. Ordføreren i Moss representerer Regionrådet for Mosseregionen i styret for Osloregionen.

Administrasjonen i Moss Havn har gitt bidrag til saksbehandler i Moss kommune i arbeidet med høring som behandles politisk i Moss kommune og i regionrådet for Mosseregionen. Saksdokumentet følger som vedlegg til denne meldingen. Saken behandles i LSMN-utvalgets møte den 2. september 2020

Hovedrapporten og alle delrapporter er tilgjengelig på Jernbanedirektoratets hjemmeside:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/kvu-terminalstruktur-oslofjord>

Arkiv:

Arkivsak: 20/20106- 1

Saksbehandler: Terje Pettersen

Dato: 19.08.2020

Saksframlegg

--	--	--

KVU for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet - høring**Rådmannens forslag til vedtak:**

Det gis tilslutning til KVU-rapportens hovedkonklusjon om en trinnvis utvikling av Alnabru. For å sikre nødvendig kapasitet og nærhet til næringslivet bør det i tillegg planlegges en løsning med avlastning av Alnabru gjennom en mindre avlastningsterminal utenfor Oslo. Konsept K4A Alnabru og Vestby har høyest måloppnåelse, og det bes om at jernbane til Moss Havn inkluderes i dette konseptet i det videre arbeidet.

Bakgrunn for saken:

Jernbanedirektoratet har i brev av 5. juni 2020 sendt Konseptvalgutredning (KVU) for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet på høring med frist 15. september 2020. Rapporten er en del av grunnlaget for Nasjonal Transportplan 2022-2033. Arbeidet med KVU for godsterminalstruktur for Oslofjordområdet har pågått helt siden 2014. Ferdigstillelsen av KVU'en har avventet rapporten om Alnabru fase 2.

I brev av 10. juli 2020 fra Jernbanedirektoratet er saken også sendt utvalgte berørte kommuner til uttalelse, herunder Moss og Vestby. Kommunene oppfordres til å koordinere evt uttalelser med fylkeskommunen.

Moss kommune har valgt å fremme saken til politisk behandling. For å sikre koordinering med nabokommunene og Viken fylkeskommune fremmes også saken i regionrådet for Mossregionen i møte 25. august 2020. I tillegg vil KVU for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet bli drøftet i Osloregionens faggruppe for Areal, transport klima (møte 25. august 2020) med behandling av forslag til høringsuttalelse i styret for Osloregionen 11. september 2020. Ordføreren i Moss representerer Regionrådet for Mossregionen i styret for Osloregionen.

Det er hovedrapporten for KVU'en som nå er sendt på høring. Denne er vedlagt saken. Hovedrapporten og alle delrapporter er tilgjengelig på Jernbanedirektoratets hjemmeside: <https://www.jernbanedirektoratet.no/kvu-terminalstruktur-oslofjord>

Redegjørelse for saken:

KVU for godsterminalstruktur gir innledningsvis i kap. 2 og 3 en bred **situasjons- og behovsanalyse**. Prognosene tilsier at godstransporten i KVU-området vil øke fra 180 til 280 mill. tonn innen 2050, og at noe over 70 prosent kommer på vegnettet. Veg og sjø vil til sammen ta 98 prosent av veksten. Prognosene tilsier at jernbanen beholder sine andeler i

transportsystemet. Antatt vekst i økonomi og befolkning i Norge, og særlig i storbyregionene, fører til økt transportbehov for både personer og gods. Dette kan utfordre kapasiteten i transportsystemet. Analysen viser at havnene i Oslofjordområdet samlet sett har ledig kapasitet, men at det allikevel på sikt kan være behov for økt kapasitet i enkelte havner.

Analysene viser at konkurranseflatene mellom de ulike transportmidlene og transportformene for gods er små. Pris, tid og pålitelighet er viktige kriterier for transportkjøpere ved valg av transportmiddel. De ulike transportløsningene er godt tilpasset kundenes behov. Oftest er transportmidlene spesialisert og tilpasset ønsket funksjon.

På bakgrunn av situasjons- og behovsanalysene er det i kap. 4 definert følgende **samfunns mål**:

Utvikle en effektiv, kapasitetssterk og bærekraftig godsterminalstruktur i Oslofjordområdet. Terminalstrukturen skal stimulere til overgang fra veg til sjø og bane der det er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

I tillegg er det definert 6 **effektmål** med tilhørende indikatorer:

Samfunns mål	Effektmål	Indikator
Effektivt	Redusere næringslivets kostnader til godstransport	Endring i næringslivets kostnader til gods-transport
	God kvalitet i godstransporttilbudet	Frekvens – endring i frekvens på hovedstrekningene og i terminalene i Oslofjorden Punktligheit – endring i forsinkelser for godstransport Regularitet – endring i innstilte avganger for godstransport
Kapasitetssterkt	Nok kapasitet tilpasset fremtidig etterspørsel	Endring i kapasitet
Bærekraftig	Redusere utslipp av klimagasser fra godstransport	Endring i CO2-utslipp
	Begrense helseskadelig lokal luftforurensning og støy	Endring i kapasitet Endring i CO2-utslipp
Flere lange transporter på sjø og jernbane	Legge til rette for økt godstransport på sjø og jernbane	Endret transport på sjø og jernbane (tonn)

Utfordringene for godstransporten framstår som større for kombitransportene på jernbanen enn for øvrige transporttilbud. Gjennom firetrinnsmetodikken vurderes det i kap. 5 hvilke **mulige løsninger** som er egnet for utvikling av konsepter. Tiltak som øker etterspørsel etter jernbanetransport er gitt særskilt fokus. Flere mulige konsepter er forkastet i silingsprosessen. Av betydning for havnestrukturen kan det trekkes fram at konsepter der godset samles i spesialiserte havner i Oslofjorden er forkastet fordi konsentrasjon av stykkgoods og bulk i færre havner ifølge NTP Godsanalyse ser ut til å føre til lengre vegtransporter til og fra havneterminaler og flere lengre vegtransporter og dermed flere ulykker og økte CO2-utslipp. Konsepter med nedleggelse av havner (sentralisering) i Oslofjorden er forkastet fordi det vil overføre gods fra sjø til veg. Konsepter med bygging av nye havner utenfor dagens havnearealer er forkastet av areal- og kostnadshensyn. Konsepter som innebærer tiltak for å overføre godsvolumer til Gøteborg Havn er også forkastet. NTP Godsanalyse antyder at nedprioritering havner i Oslofjorden for å satse på Gøteborg havn vil øke næringslivets transportkostnader og at godstransport på veg vil øke, i hvert fall på kort sikt.

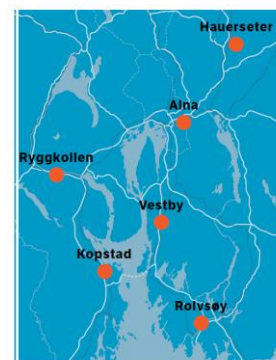
Etter silingsprosessen gjenstår ti konsepter som er nærmere beskrevet i kap. 5. Disse er i tillegg til referansealternativet basert på 3 hovedløsninger;

- K3 - beholde Alnabru
- K4 - supplere Alnabru

- K5 - erstatte Alnabru.

I K3-konseptene reinvesteres i Alnabruterminalen innenfor dagens utstrekning. I K4A til D utredes hovedterminalen på Alnabru supplert med en avlastende eller spesialisert terminal henholdsvis i Vestby, på Hauer seter (Gardermoen), på Ryggkollen (Nedre Eiker) eller på Kopstad (Horten). I konseptene K5A til C erstattes Alnabru, og ny hovedterminal etableres henholdsvis i Vestby, på Hauer seter eller på Ryggkollen. I K3b og K5Ab undersøkes strukturer med tilknytning til havnene henholdsvis i Oslo og Moss. Konseptene representerer i noen grad endret struktur for jernbaneterminaler og endringer i driftskonsepter.

Typen jernbaneterminaler	Konsept	Beskrivelse
Referanse K = Kombiterminal V = Vognlastterminal	K0	Videreføring av dagens terminalstruktur (Rolvøy (V), Kristiansand (K) og banetilknytning til havnene Holmen, Brevik, Kristiansand og Oslo havn (flydrivstoff)). K0 inkluderer helt nødvendig opprusting av Alnabru-terminalen (for om lag 2,4 mrd. kr).
Sentralisert med en sentral hovedterminal	K3a K3b	Full utvikling av Alnabruterminalen. Alnabruterminalen pluss spor til Oslo havn.
Sentralisert med en desentral hovedterminal	K5Aa K5Ab K5B K5C	Hovedterminal i området sør for Oslo. Hovedterminal i sør og spor til Moss havn. Hovedterminal i området nord for Oslo. Hovedterminal i området vest for Oslo.
Svak desentralisering – sentral hovedterminal med en avlastende eller spesialisert terminal	K4A K4B K4C K4D	Utvikling av Alnabruterminalen (K3a) og - ny avlastningsterminal i Akershus syd/nordre Østfold. - ny avlastningsterminal i øvre Romerike. - ny avlastningsterminal på Ryggkollen. - ny avlastningsterminal nordre Vestfold.



Tabell 6.1: Konsepter for nærmere vurdering i alternativanalysen.

I kap. 6 – 9 vurderes konseptene gjennom transportanalyse, samfunnsøkonomisk analyse og vurdering av andre virkninger. Den **samfunnsøkonomiske** analysen viser følgende:

K3-konseptene har minst negativ netto nytte og derav best netto nytte per budsjettkrone, og antas å være minst samfunnsøkonomisk ulønnsom. K3b rangeres som best.

Etter K3 vurderes K4B Hovedterminal Alnabru sammen med en mindre terminal på Hauer seter som beste løsning etterfulgt av øvrige K4 konsepter. Ved å bygge terminaler i Vestby og på Ryggkollen beslaglegges store jordbruksarealer. På Vestby inngår reetablering av dette, og det øker investeringskostnaden til dels betydelig. Ryggkollen synes å ha krevende grunnforhold. Hauer seter har gode grunnforhold og relativt sett, lave etableringskostnader, men har størst avvisning av jernbanegods. Dette henger sannsynligvis sammen med at godstransportmodellen beregner ut fra dagens næringsetableringer og ikke fremtidige.

Konsept	Netto nytte (Mill.kr)	Netto nytte per budsjettkrone (NNB)	Ikke-prissatte arealvirkninger	Ikke-prissatte rangering	Rangering
K3a	-588	-0,2	2	Ingen endringer	1
K3b	-244	-0,1	1	Ingen endringer	1
K5Aa	-5 143	-1,4	7	Stor	7
K5Ab	-5 155	-1,4	7	Stor	7
K5B	-5 115	-1,9	9	Liten	4
K5C	-6 608	-1,9	9	Stor	8
K4A	-3 524	-0,5	6	Middels	5
K4B	-1 323	-0,3	3	Liten	2
K4C	-1 639	-0,3	5	Middels	6
K4D	-1 391	-0,3	3	Liten	3

Tabell 8.11 Samlet samfunnsøkonomisk vurdering

I kap. 10 vurderes alternativene i forhold til **samlet måloppnåelse**. Ut fra gjennomgangen av KUVens effektmål og samfunnets trafiksikkerhetsmål vurderes konsept K4A med modernisering av Alnabruterminalen og en ny stor terminal på Vestby å gi best måloppnåelse, etterfulgt av K4D Alnabru + Kopstad, K4B Alnabru + Hauer seter og K4C

Alnabru + Ryggkollen. Alle disse gir lave kostnader for næringslivet og lave skadekostnader (høyt godsomslag på jernbane og lav bilbruk).

K3-konseptene har også god måloppnåelse. K3b har noe høyere på godsomslaget på jernbane, og derav lavere kostander for næringslivet og lavere skadekostnader enn modernisering uten åpning av rutetilbud fra Oslo havn.

K5-konseptene med nedleggelse av Alnabruterminalen og utflytting av Oslo beregnes å gi dårlig måloppnåelse og av disse kommer Ryggkollen dårligst ut. Dette skyldes høyere bilbruk som både øker næringslivets kostnader og skadekostnadene. Samfunnets kostnader knyttet til lokal luftforurensning og støy forventes imidlertid å bli lavere ved utflytting fra Oslo til en lokasjon hvor mange færre vil bli berørt.

	K3a	K3b	K5Aa	K5Ab	K5B	K5C	K4A	K4B	K4C	K4D
Redusere næringslivets kostnader til godstransport	+	+	-	-	-	--	+	+	+	+
God kvalitet i godstransport-tilbudet	+	+	-	-	--	--	+	+	+	+
Nok kapasitet tilpasset fremtidig etterspørsel	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Redusere utslipp av klimagasser fra godstransport	+	+	-	-	-	-	+	+	+	+
Begrense helseskadelig lokal luftforurensning og støy	-	-	+	+	+	+	-	-	-	-
Legge til rette for økt godstransport på sjø og jernbane	+	+	-	-	-	--	+	+	+	+
Null drepte og null hardt skadde	+	+	-	-	-	-	+	+	+	+
Rangering	6	5	8	7	9	10	1	3	4	2

Tabell 10.8: Oppsummering måloppnåelse

I kap. 11 foretas en **samlet drøfting og anbefaling** hvor de samfunnsøkonomiske forholdene veies opp mot samlet måloppnåelse og andre forhold. Det trekkes følgende **konklusjoner**:

Transportetatene anbefaler en trinnvis utvikling av Alnabru med en modernisering frem mot år 2040. Utviklingen vil følge K0 Referanse med en investeringskostnad på 2,4 mrd. kr frem mot at kapasitetstaket nås. Dette tar høyde for usikkerheten som ligger i prognosen for etterspørselsvekst i referansebanen. Når kapasitetstaket nærmer seg anbefales videre utvikling i tråd med K3a, som er likt Alnabru-utredningens implementeringskonsept 3.7 med en investeringskostnad på 6,8 mrd. kr. Av konseptene har dette best NNB (netto nytte pr budsjettkrone). Jernbanedirektoratet vurderer behov for ytterligere terminaler (K4). Dersom det er bedrifts- og samfunnsøkonomisk lønnsomt å åpne togtilbud mellom Oslo havn og Alnabru bør dette gjennomføres nå, og ikke avvente terminalutviklingen som ligger mer enn ti år frem i tid.

Videreutvikling av Alnabru med en ny mindre terminal på Hauer seter. K4B er konseptet som skårer best samlet sett på samfunnsøkonomisk analyse og måloppnåelse. For å øke fremtidig fleksibilitet kan en eventuell ny terminal arealmessig og jernbaneteknisk planlegges for mulig fremtidig utvidelse til en større terminal, herunder en mulig terminallengde på fire kilometer for senere effektiv av- og påkjøring til Hovedbanen. Det kan ha positive effekter på godsfrøføringen i anleggsfasen på Alnabru at en ny terminal allerede er operativ.

	NNB - rangering		Ikke pris-satte	Samfunns-økon. Ana-lyse	Mål-oppnåelse	Sum	Samlet
K3a	-0,2	2	1	2	6	8	5
K3b	-0,1	1	1	1	5	6	1
K5Aa	-1,4	7	7	7	8	15	8
K5Ab	-1,4	7	7	7	7	14	7
K5B	-1,9	9	4	7	9	16	9
K5C	-1,9	10	8	10	10	20	10
K4A	-0,5	6	5	6	1	7	4
K4B	-0,3	3	2	3	3	6	1
K4C	-0,3	5	6	5	4	9	6
K4D	-0,3	3	3	4	2	6	1

Tabell 11.3 Samlet rangering av konsepter ut fra rangering i samfunnsøkonomisk analyse og rangering etter måloppnåelse – med alle effektmål

Intern og ekstern medvirkning:

På grunn av den *svært* korte høringsperioden for kommunene (10. juli – 15. september) har medvirkningen i saken vært begrenset. Saksframlegget er utarbeidet i samarbeid med havnesjefen i Moss og med kontakt underveis med Viken fylkeskommune, sekretariatet for Osloregionen, Vestby kommune og Fredrikstad kommune.

Vurderinger:

Mosseregionen er kanskje landets sterkeste lager- og logistikkregion. Stadig flere store lageraktører velger å lokalisere seg i regionen. Det samme gjelder transport og logistikkaktører. Både samlastere og aktører med egen virksomhet har etablert seg i regionen og de største lagrene i landet ligger her. Både i dag og videre fremover vil det være tilgjengelige arealer for nyetableringer, også for enda større virksomheter enn de som er her i dag. Mosseregionen har enkel tilgang til veinettet, sjøveien via effektiv havn og jernbanen går gjennom regionen. Lokalisering nær Europa er attraktiv og alt tyder på at veksten vil fortsette innenfor denne bransjen. De nærmeste 10-20 årene vil veksten være stor. Kommunene i Mosseregionen legger vekt på å legge til rette for utviklingen av logistikknæringene i sine kommuneplaner. I det pågående arbeidet med Strategisk Næringsplan for Mosseregionen legges det opp til at logistikknæringene vil stå sentralt med utvikling av et stort antall arbeidsplasser regionen sett under ett. Osloregionen vedtok i 2012 en «Gods- og logistikkstrategi» med vekt på utvikling av Alnabru i kombinasjon med avlastningsterminaler syd, nor og vest for Oslo (Nav-satellitt modellen). Denne strategien har senere vært fulgt opp i den regionale og kommunale planleggingen i Østfold og Mosseregionen.

KVU-rapporten viser at at den samfunnsøkonomiske nytten er størst for konseptene hvor Alnabru beholdes. Dette skyldes i stor grad ut av at Alnabru ligger jernbaneteknisk ideelt plassert med tilkobling til jernbanenettet. Gitt at jernbanene er en «stiv» infrastruktur med liten fleksibilitet og store etableringskostnader er ikke dette en overraskende konklusjon.

KVU-rapporten følger så opp med en naturlig konklusjon om at effektmålet reduserte kostnader for næringslivet får best uttelling for konsepter med Alnabru i kombinasjon med mindre terminal. Dette er gjenkjennelig for oss i Mosseregionen. Tilgang på infrastruktur og pris er det som påvirker valgene til brukerne ut fra de behovene som brukerne har. Et tilbud som er nært er også lettere tilgjengelig. Det er derfor de største brukerne av jernbanen i dag er lokalisert på/nær Alnabru og tilsvarende at aktører som er avhengig av sjøtransport velger

lokasjoner nær havn. Hovedargumentasjonen mot å avvikle Alnabru synes å være at de største av dagens jernbanekunder er lokalisert der og at de har gitt uttrykk for at de ønsker å satse videre der. Vi kan vel konkludere med at en avvikling av Alnabru vil være så drastisk endring i en ikke-fleksibel infrastruktur at det i praksis ikke er gjennomførbart.

Rapportens konsepter med terminaler både på Alnabru og Vestby vil gi den beste samlede måloppnåelsen (K4A). I tillegg reduseres sårbarheten mest for kombitransporten i dette konseptet. At en terminal i Vestby vil øke jernbanetransporten for aktører som er lokalisert i Vestby er naturlig, ref tilgjengelighet. Det er kjent for oss i Mosseregionen at transport til/fra Alnabru i mange tilfeller er så kostbart at veitransport helt til/fra ende/start-destinasjon har lavest kostnad.

I Moss bygger Bane Nor ny stasjon og nytt dobbeltspor til Moss. I dette prosjektet klargjøres det også for påkobling av havnespor til hovedspor. Moss havn har godkjent områderegeringsplan som inkluderer areal til havnespor. Vi vet at last som kommer sjøveien som container eller løstraller egner seg for jernbanetransport. I KVV-rapporten er jernbanetilknytning til Moss havn kun vurdert i den konseptet hvor Alnabru legges ned og det etableres ny jernbaneterminal utenfor Oslo (konsept K5Ab). Vi mener rapporten må suppleres med et alternativ hvor også jernbane til Moss Havn inkluderes i konseptet med utvikling av Alnabru i kombinasjon med etablering av ny avlastningsterminal i Vestby (konsept K4A).

I den samlede vurderingen rangeres konsept K4A etter både Hauerseier og Kopstad – til tross for at konseptet rangeres høyest på samlet måloppnåelse. Dette ser ut til å skyldes en kombinasjon av høye investeringskostnader og konfliktgrad for ikke prissatte virkninger. Vi tror det vil være hensiktsmessig å vurdere om investeringskostnadene og konfliktgrad ved evt etablering av jernbaneterminal i Vestby kan reduseres gjennom oppfølgende arealplanlegging. Vestby kommune har over tid hatt etablering av en avlastningsterminal syd for Vestby sentrum i sine planer. Det presiseres også i KVV-rapporten at de anviste løsningene kun er eksempler.

Rapporten oppsummerer med at *«Det er verd å merke seg at det er kundene og transportene som jernbanen faktisk har i dag, selve ryggraden i dagens kombitilbud på jernbane, som er mest sensitive for at terminalen beholdes i Oslo»* og videre at *«disse aktørenes vurdering av relokalisering er viktigere for fremtidige volumer fra samlastene enn godstransportmodellens beregninger»*. Sagt med litt andre ord kan vi konkludere med at man bør pleie de gode kundeforhold man har og hvis man skal få nye og flere kunder til tjenesten jernbanetransport må tjenesten være tilgjengelig og relevant. Det betyr at dersom nye kunder skal ta i bruk jernbanen må jernbanen gjøre seg tilgjengelig og relevant på andre steder enn bare på Alnabru. Det må til om skal flytte gods fra vei og til jernbane.

Utvikling av godsterminalstruktur i Oslofjordområdet har relevans for fler av FN's bærekraftsmål; nr 8 *Anstendig arbeid og økonomisk vekst*, nr 9. *Innovasjon og infrastruktur*, nr 11 *Bærekraftige byer og samfunn* og nr 17 *Samarbeid for å nå målene*.

Saken vurderes å ha positive klimaeffekter gjennom styrking av mulighetene for å overføre godstransport fra veg til sjø og bane med tilhørende elektrifiseringsmuligheter.

Økonomiske konsekvenser for årsbudsjett og handlingsplan:

I hovedsak dreier de økonomiske forholdene i saken seg om statlige investeringsmidler. Eventuelle økonomiske konsekvenser for kommunene, herunder kostnader i tilknytning til terminalstruktur, havnespor og havneutvikling må utredes og klargjøres i oppfølgende planprosesser.

Oppsummering/konklusjon:

Det anbefales å gi tilslutning til KVVU-rapportens hovedkonklusjon om en trinnvis utvikling av Alnabru. For å sikre nødvendig kapasitet og nærhet til næringslivet bør det i tillegg planlegges en løsning med avlastning av Alnabru gjennom en mindre avlastningsterminal utenfor Oslo. Konsept K4A Alnabru og Vestby har høyest måloppnåelse, og det bes om at jernbane til Moss Havn inkluderes i dette konseptet i det videre arbeidet.

Torunn Årset
Moss 19.08.2020

Vedlegg:

18.08.2020	Høring - KVVU Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet (L)(186836)
18.08.2020	Oversendelse - Høring - KVVU Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet (L)(186835)
19.08.2020	KVVU for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet - hovedrapport



STYRESAK NR. 19/2020 : NYE LOKALER FOR MOSS HAVN I STENGATA

HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:

Havnestyret vedtar å videreføre prosjektet innenfor estimert ramme på 12 millioner kroner forutsatt at avtalen med MK Eiendom blir signert og forhold til Sjøsidan Moss as blir avklart.

Havnestyret vedtar å omdisponere 1 million kroner fra årets investeringsbudsjett til prosjektet og forutsetter at resterende budsjetteres i 2021

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

Utkast til avtale med MK Eiendom
Skisser eiendom og planløsning

SAKSUTREDNING:

SAKSBEHANDLER: Øystein Høsteland Sundby

SAKSOPPLYSNINGER:

Oslofjorden Maritime Senter Moss (OMSM) er kontorbygget hvor Moss Havn KF er lokalisert sammen med andre leietakere. Bygget har også tilhørende lager og verksted.

Bygget var opprinnelig et lagerbygg i opptil tre etasjer som på 1970-tallet ble ombygget til bruksområde slik vi kjenner det i dag. Innflytting til dagens planløsning skjedde i 1975. Det er, i deler av bygget, gjort oppgraderinger av overflater og ventilasjon i årene etter dette.

Dagens bygning har en grunnflate på 1.380 kvm. Bygget er sentralt plassert innerst på Værlepiren. Bygget er i 3 etasjer, med en liten fjerde etasje som rommer «havnesjefens kontor».

Fra 2015 har leietakere sagt opp og flyttet fra bygget. Å inngå nye langsiktige leieavtaler med aktører som har tilknytning til den virksomhet som drives i Moss havn har vist seg å ikke være mulig. Lite moderne fasiliteter til en relativt høy leiepris er gjennomgående begrunnelser for at andre lokaliteter velges til kontorformål. Alle kontrakter på leietakere er per nå oppsigelige med 3-6 måneders varsel. Totale leieinntekter for 2019 var på 1 million kroner. Prognose for 2020 viser leieinntekter på 750.000 kroner. Inntekter fra eksterne leietakere går ned og dermed øker Moss Havn KF sin andel. «Underskuddet», dvs Moss Havn KF sin husleie var i 2019 på 600.000 kroner.

I sak 1/2018 for havnestyret presenterte administrasjonen en status for OMSM. Følgende vurderinger ble gjort den gang:

Dersom bygget skal omgjøres eller pusses opp til moderne standard må hele bygget oppgraderes i henhold til dagens tekniske forskrifter og krav til universell utforming. Dette vil i så fall bety at bygget her strippes til bærende konstruksjoner for deretter å bygges opp igjen. Administrasjonen vurderer det slik at det er nødvendig å gjøre en slik oppgradering dersom det skal planlegges med aktivitet i bygget med lang horisont.

En slik total renovering vil medføre kostnader som overskrider kostnadene ved å bygge et helt nytt bygg. Det er mer hensiktsmessig å etablere erstatningslokaler for dagens virksomhet i bygget på andre områder eller i andre bygg. På den måten anskaffes nye lokaler på en fornuftig måte samtidig som dagens areal hvor OMSM er plassert kan frigjøres til annen havneaktivitet.

Saken konkluderte med at «Administrasjonen mener andre lokasjoner for virksomheter som i dag er lokalisert i OMSM må vurderes på bekostning av dagens bygg. Dette innebærer at vi starter et arbeid for å kartlegge dagens aktiviteter, behov og ser etter alternative løsninger som erstatter dagens bygningsmasse.». Havnestyret tok sak 1/2018 til orientering.

I sak 4/2019 ble flere lokasjoner vurdert for nytt bygg. Samtidig ble det også vurdert alternativer å bygge, kjøpe eller leie. Det ble gjennom den saken prioritert alternativ som innebærer å bygge på parkeringstomt ved siden av Mossesia kro. Saken konkluderte med at «for å kunne transformere nødvendige arealer i havneområdet konkretiseres arbeidene med erstatning for dagens kontorbygg. Administrasjonen utarbeider et forslag til nye lokaler etter prioriteter som fremkommer i vurderingene gjort i saken».

I sak 11/2020 behandlet havnestyret avtale mellom ASKO og Moss Havn KF. Denne avtalen er signert og gir Moss havn en unik mulighet på vei mot en fossilfri havn, og for Mosseregionen en unik mulighet til å etablere et nettverk med nullutslipp tungtransport i regionen. Avtalen gjør det nødvendig å etablere nye kontorlokaler for vår virksomhet.

Gjennom vedtak av Moss Havn KF sitt budsjett for 2020 er også økonomiplan for 2020 – 2023 vedtatt. I denne økonomiplanen er det tatt høyde for at «Nytt kontorbygg og verksted for ansatte i havna» igangsettes/planlegges i 2020 og får investeringsmessig effekt fra 2021. I investeringsunderlaget er de totale investeringer på kroner 23 millioner i 2021.

Nye vurderinger av lokaler/lokasjoner

Siden årsskiftet har administrasjonen arbeidet videre med alternativ skissert i sak 4/2019. I tillegg å vurdere ulike modulbygg for oppsetting på parkeringstomt ved Mossesia kro er også alternativ med bygg i området vest for togstasjonen vurdert. Gjennom dette arbeidet er det konkret gjort mulighetsstudie med arkitekt av MK Eiendom sine bygg i Stengata 1 og 3. Mulighetsstudien viser at byggene, med omfattende rehabilitering og sammenbygging gjennom et felles inngangsparti, vil ivareta Moss havn KF sine behov for kontorer og garderober. Verksted kan etableres i lokaler i havnelageret som i dag er utleid til annen aktør.

Det er utarbeidet et utkast til avtale MK Eiendom KF som gir tilgang på byggene under forutsetning om at de settes i stand. Byggene er i dårlig forfatning og har vernede fasader. Byggene har stått tomme i lang tid og bærer preg av det. Både byantikvar og fylkeskonservator er involvert i prosessen og begge er positive til at byggene videreføres som kontorer og garderobe forutsatt at viktige elementer i eksteriøret ivaretas. Eiendommen er på opsjonslisten i avtale mellom Moss kommune og Sjøsidan Moss AS.

I møte med Moss kommune i mai ble fremdrift for etablering av modulbygg på nevnte parkeringsplass diskutert. Konklusjonen fra møtet er at et slikt prosjekt vil kreve søknad om dispensasjon gjeldende plankrav.

VURDERINGER:

Administrasjonen har i etterkant av sak 4/2019 vurdert to alternativer:

- Bygge modulbygg på parkeringsplass ved Mossesia kro
- Rehabiliter Stengata 1 og 3

I begge alternativene etableres det kontorer og garderober for Moss Havn KF, samt noen kontorplasser for terminaloperatør. Verksted/lager er forutsatt reetablert i lokaler i havnelageret (inne på

havneområdet) som i dag er verksted for en leietaker. Tabellarisk oppsummert skiller de to alternativene seg i hovedsak på følgende måter:

	Modulbygg p-plass	Stengata 1 og 3
Størrelse bygg	Opptil 800kvm	Ca 360 kvm
Reguleringsstatus	Sentrumsplan stiller krav om felles planlegging i aktuelt område. Trenger dispensasjon fra dette kravet.	Krever byggetillatelse
Mulighet for leietakere	Gir mulighet for lokaler til andre nødvendige aktører på havneområdet (inkl Bastø Fosen)	Gir kun mulighet for kontorfasiliteter til én annen liten aktør
Antatt investeringskostnad	Ca 25.000,- kroner per kvadratmeter	Ca 30.000,- kroner per kvadratmeter
Antatt levetid	10-20 år	Lang levetid
Annet	Legger beslag på ca 30 parkeringsplasser	Tar vare på to bygninger som per i dag forfaller

Etter gjennomført mulighetsstudie med arkitekt og gjennomført møte med representanter fra kommune og fylket konkluderer administrasjonen med at lokalene i Stengata 1 og 3 vil fylle behovene Moss Havn har for kontorer og garderober fremover. Det er viktig å etablere godkjente garderobefasiliteter i et fast bygg nær havneområdet og det er gunstig at kontorfasiliteter også er lokalisert nær havna. Men dette trenger ikke nødvendigvis være inne på havneområdet. Alternativet med modulbygg er en mer komplisert prosess, har sannsynligvis kortere levetid og krever mer investeringer.

Det er utarbeidet utkast til avtale med MK Eiendom som gir Moss Havn KF disposisjonsrett over lokalene mot at Moss Havn KF tar alle investeringer. Denne følger som vedlegg. Avtalen regulerer fordeling av verdier ved et eventuelt fremtidig salg eller utleie til andre aktører. Denne avtalen sikrer begge kommunale foretak sikre sine verdier. Investeringen for Moss havn KF er høyere per kvadratmeter enn alternativ med nybygg, men dette oppveies av lengre levetid og avtalen med MK Eiendom som sikrer restverdi dersom det skjer endringer i bruk fremover. I tillegg kommer verdien det har at bygningene som i dag forfaller blir satt i stand, ivaretatt og kan bidra til å løfte området. Siden eiendommen er en del av opsjonsavtalen mellom Moss kommune/MK Eiendom og Sjøsidan Moss as må det avklares at Sjøsidan Moss as gir nødvendig tilgang til eiendommen. Det er sendt henvendelse til dem.

Økonomiplanens estimerte budsjett på 23 millioner for investeringer inkluderer modulbygg på ca 800 kvadratmeter. Når det nå foreslås å gå videre med prosjekt i Stengata 1 og 3 vil totalt investeringsbehov nesten halveres. Byggets størrelse blir også betydelig mindre og muligheter for eksterne leietakere faller så godt som bort.

Inneværende års prognose på investeringer er p.t på ca 27,5 millioner kroner. Vedtatt ramme er på 33 millioner kroner. Administrasjonen vurderer det som hensiktsmessig å omdisponere 1 million kroner til oppstart av prosjektet nå, for så å inkludere resterende i investeringsbudsjettet for 2021.

Økonomiske effekter

Administrasjonen estimerer investeringskostnader i Stengata 1 og 3 til 12 millioner kroner.

Følgende elementer er inkludert:

- Bygningsmessige arbeider – 9 millioner
- 15% usikkerhet
- Utendørs arbeider – 800.000
- Inventar – 500.000
- Prosjektledelse, gebyrer – 400.000

Estimatene bygger på en gjennomgang av bygget gjort av bygningskyndige personer. Estimater herfra stemmer også overens med innspill flere i bransjen har gitt på at vi må regne med 25.000 til 30.000 kroner per kvadratmeter. Neste steg i prosessen vil være en tilbudskonkurranse. Det er først etter at aktuelle aktører i markedet har gitt sine priser og leverandør er valgt at vi med større sikkerhet kan sette prosjektets totale budsjett. Det vil alltid være en viss usikkerhet når gamle bygg skal rehabiliteres.

Gitt et investeringsnivå som estimert over vil det gi årlige kostnader på ca 600.000 kroner i lokaler for vår virksomhet. Dette er basert på avskrivninger av investeringer og estimert vedlikehold. Inkludert kostnader til verksted vil våre årlige kostnader til lokaler bli lavere i fremtiden for Moss Havn KF enn hva resultatet blir i 2020. I tillegg til lavere kostnader for lokaliteter vil inntekter for arealene som frigis føre til en økt omsetning for Moss havn. Administrasjonens regnestykker viser at det totalt sett vil være lønnsomt å gjennomføre dette prosjektet. I tillegg kommer ikke økonomiske verdier som ivaretagelse av gamle bygg i et historisk miljø.

Historisk verdi

Stengata 1 og 3 har vært fraflyttet lenge og forfallet er stort. Byggene er regulert for bevaring og kan ikke rives. Å få satt byggene i stand har stor verdi både for kommunen (MKE) som eier og for området ellers. Stengata er relativt intakt sett i historisk sammenheng fra Jeløygaten til Strandgaten. Dette tiltaket vil bidra til å løfte hele dette området.

Videre prosess

I løpet av august utarbeides og sendes nødvendige søknader til kommune og arbeidstilsyn.

I løpet av september utarbeides underlag for nødvendige anskaffelser.

Oppstart fysiske arbeider i november/desember.

Ferdigstillelse sommeren 2021.

MILJØKONSEKVENSER:

Å flytte fra dagens lokaliteter til nye og tidsriktige lokaler vil være positivt for miljøet. Moderne lokaler har lavere energiforbruk enn lokaler med alder som OMSM representerer. I tillegg vil arealeffektiviteten øke betraktelig sammenlignet med dagens arealbruk. Å gjenbruke og sette i stand bygg som ikke er i bruk er god ressursbruk.

KONKLUSJON:

Å etablere kontor og garderobe i Stengata 1 og 3 og verksted i havnelageret er en fornuftig løsning for Moss Havn KF på lengre sikt. Sammenlignet med alternativer som er vurdert er denne løsningen god på flere områder, både økonomisk, driftsmessig og i forhold til andre ikke-økonomiske effekter.

Avtale om
Stengata 1 (gnr/br. 2/1986) og Stengata 3 (gnr/br. 2/1988) i Moss kommune,
heretter kalt eiendommene

Avtalens parter:

Moss kommunale Eiendomsselskap KF
foretaksnummer 981 548 183, heretter kalt MKE

Moss havn KF
foretaksnummer 971 033 339, heretter kalt MH

Avtalens bakgrunn

Begge avtaleparter er kommunale foretak i Moss kommune. Moss Kommunale Eiendomsselskap KF (heretter kalt MKE) eier og drifter kommunale bygg for Moss Kommune. Moss Havn KF (heretter kalt MH) er Moss Kommunes havnemyndighet og eier og drifter havnearealer i Moss Kommune.

I forbindelse med utvikling av arealer i Moss havn har MH behov for nye lokaler. MKE eier to bygg i Stengata 1 og Stengata 3 som er egnet til dette formålet. Eiendommene trenger omfattende rehabilitering.

Gjennom denne avtalen gir MH en rett til å disponere de nevnte eiendommene mot en plikt til å sette byggene i stand.

Eiendommenes bruk

Eiendommene skal brukes som kontor og garderober for MH, samt for utleie av kontorplasser i begrenset grad til andre virksomheter.

MH skal sette arealene i stand til sin egen bruk og bære alle kostnader for dette. MH er kjent med at eiendommenes fasade er vernet og skal ta hensyn til dette gjennom rehabiliteringen som skal gjennomføres.

Avtalens varighet

MH er gjennom muntlig enighet gitt en aksept for å starte utvikling av eiendommene. Gjennom dette har MH startet prosjektering.

Ved signering av denne avtalen gis MH full disposisjonsrett over eiendommene i tråd med denne avtalen.

Avtalen kan ikke sies opp av partene, med unntak av forhold presisert nederst i avtalen. Avslutning av avtaleforholdet reguleres i eget punkt under.

Vederlag

Det betales ikke vederlag av MH for disposisjon av arealene i avtaleperioden.

MH skal bære alle kostnader knyttet til rehabilitering av eiendommene. Dette gjelder ikke eventuelle kostnader hos MKE har for å bistå i prosjektering av eiendommene og implementering av avtalen.

Avslutning av avtalen

Denne avtalen avsluttes om en av følgende hendelser inntreffer

- Partene sammen velger å selge eiendommen
- Partene velger å leie ut eiendommen til andre leietakere

Ved et salg skal salgssum fordeles på følgende måte:

- Tomtens verdi settes til 17 % av salgsverdi. Dette tilfaller MKE
- Byggets verdi settes lik bokført verdi i MH regnskaper. Dette tilfaller MH
- Evt. overskytende deles 50/50.
- Evt. underskytende dekkes forholdsmessig ut fra andel tomteverdi og bokført verdi på total salgssum

Ved utleie skal eiendommens totale verdi beregnes ved at brutto utleieverdi (eks mva. og felles kost) multipliseres med 12.

- Tomten verdsettes med 17 % av beregnede verdi
- Bygget verdsettes lik bokført verdi
- Netto leieinntekt (alle kostnader fratrasket) fordeles forholdsmessig ut fra verdi satt i punktene over

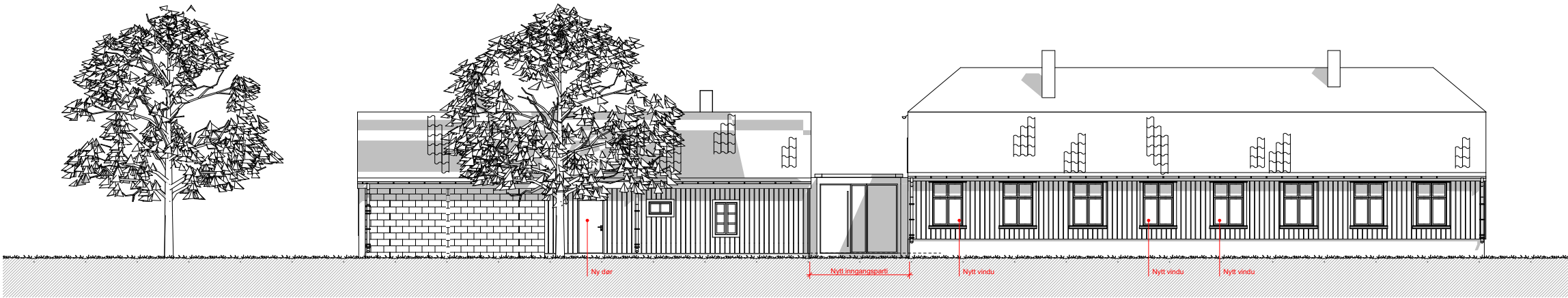
Andre bestemmelser

Dersom det viser seg at planlagt rehabilitering ikke lar seg gjennomføre etter at denne kontrakt er signert kan MH trå ut av avtalen uten nærmere forpliktelser

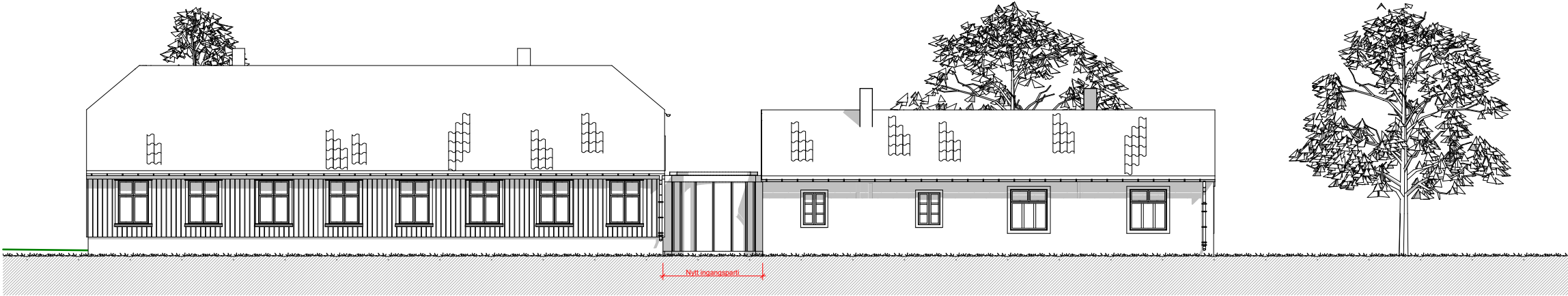
Moss, dato

Moss kommunale eiendomsselskap KF

Moss Havn KF



FASADE ØST NY



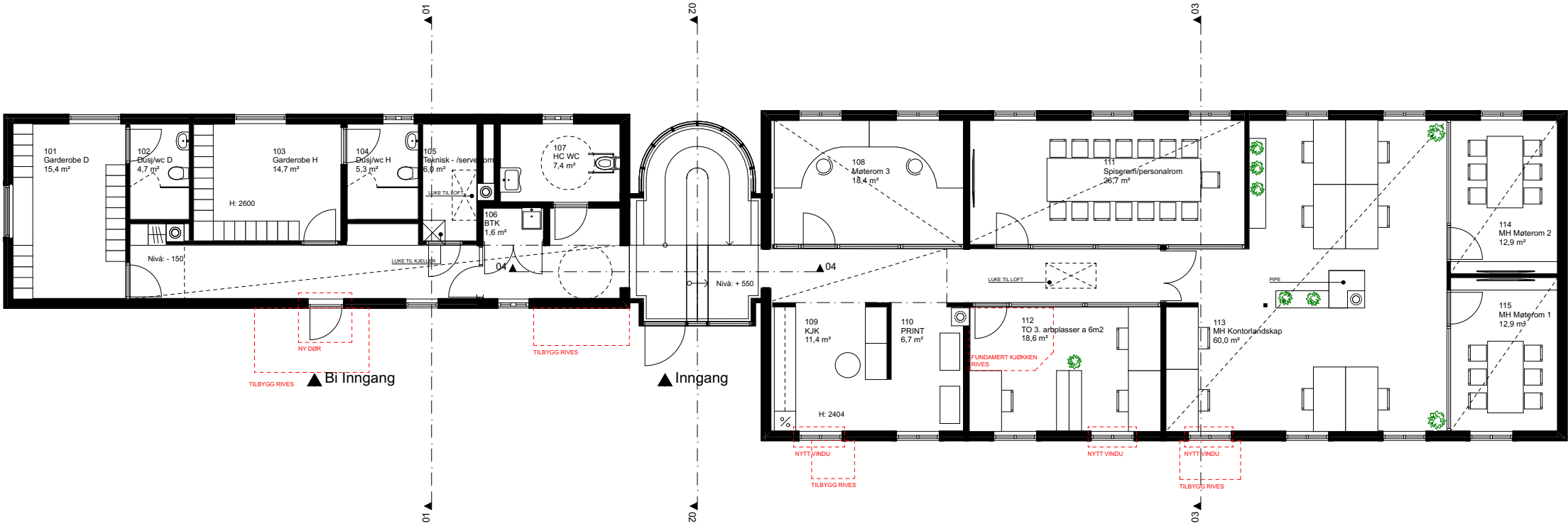
FASADE VEST NY

PROSJEKT	Stengata 1 og 3. Ombygging	Stengata 1 og 3, 1531 Moss	Gnr/Bnr: Gnr/bnr 2/1986	TEGNINGSNAVN	Fasade øst og vest NY	TEGN.NR.	A40-2	REV.	SIGN	SSH/SLK	UTSKR. DATO	10.07.20
						MALESTOKK	1:200	FORMAT	A3	PROSJ.NR.	120033	

OSTAVIND

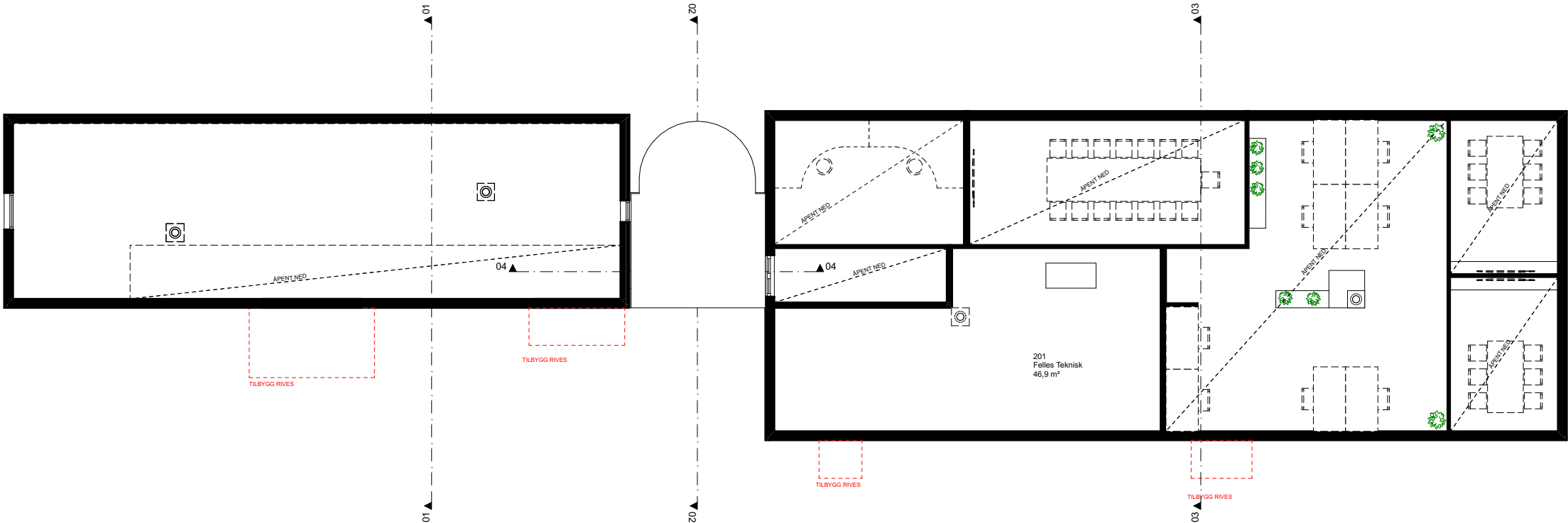
ARKITEKTER

Filplassering: /Volumes/Arkiv/PROSJEKTER/120/120033 Stengata 1 og 3. Ombygging/Tegninger/Original/120033 Stengata 1 og 3 - planskisse.pln



1. Etasje

1:150



2. Etasje

1:150

PROSJEKT

Stengata 1 og 3. Ombygging

Stengata 1 og 3, 1531 Moss

Gnr/Bnr: Gnr/bnr 2/1986

TEGNINGSNAVN

Plan - Utredning

TEGN.NR.

A20-1

REV.

SIGN

SSH/SLK

UTSKR. DATO

10.07.20

PROSJ.NR.

120033

FORMAT

A3

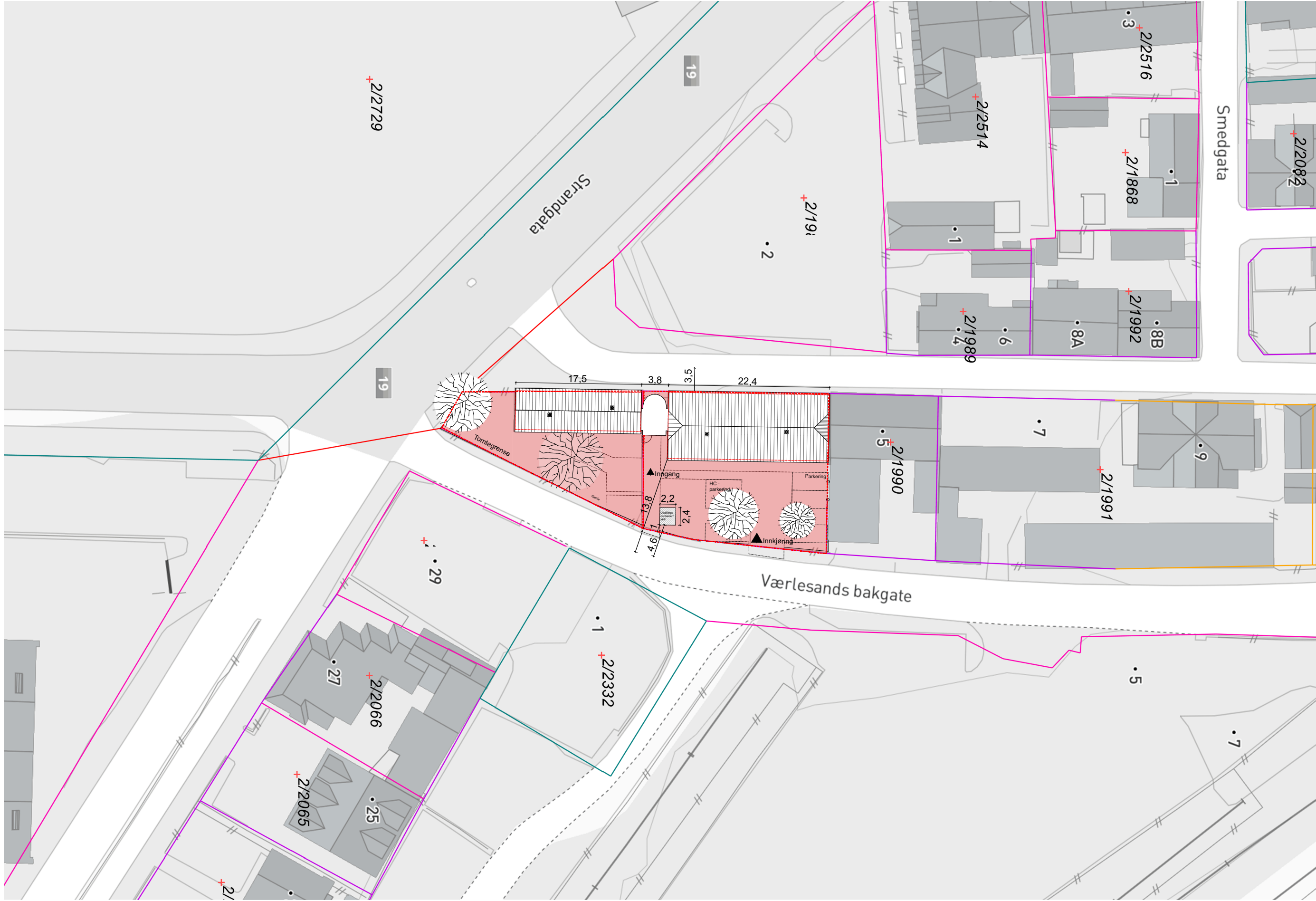
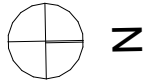
MALESTOKK

1:150

OSTAVIND

ARKITEKTER

Filplassering: /Volumes/Arkiv/PROSJEKTER/120/120033 Stengata 1 og 3. Ombygging/Tegninger/Original/120033 Stengata 1 og 3 - planskisse.pln



OSTAVIND		PROSJEKT		Stengata 1 og 3. Ombygging		TEGNINGSNAVN		Situasjonsplan		SIGN	
ARKITEKTER		Stengata 1 og 3, 1531 Moss		Gnr/Bnr.: Gnr/bnr 2/1986		TEGN.NR.		A 10-1		SSH/SLK	
						MALESTOKK		FORMAT		PROSJ.NR.	
						1:500		A3		120033	
										UTSKR. DATO	
										10.07.20	



STYRESAK NR. 20/2020 - OPSJON EIERANDEL JELØY UTVIKLING AS

HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:

Havnestyret vedtar at Moss Havn KF ikke benytter seg av opsjon for eierskap i Jeløy Utvikling AS

Havnestyret ber administrasjonen oversende saken til rådmann med forespørsel om Moss kommune ønsker å tre inn i opsjonsavtalen

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

Samarbeidsavtale (14) 2018 11 13

Oversendt melding om bystyrets behandling desember 2018

SAKSUTREDNING:

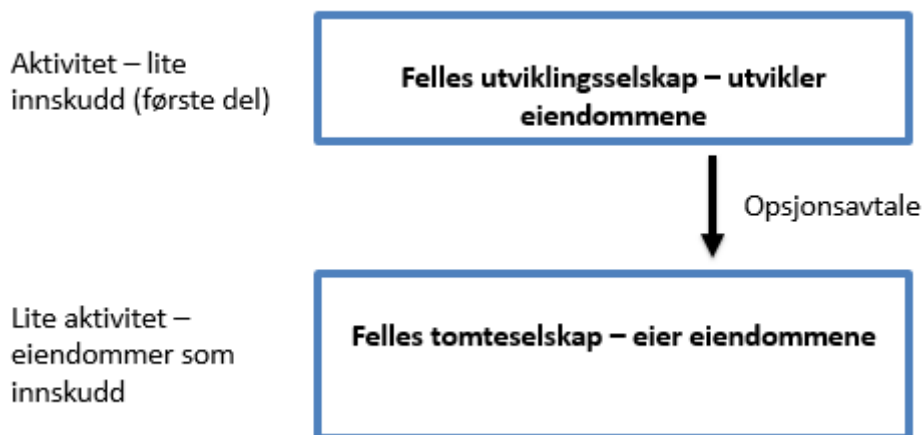
SAKSBEHANDLER: Øystein Høsteland Sundby

SAKSOPPLYSNINGER:

Bystyret vedtok i sitt møte den 18. desember 2018 (sak 108) at Moss Havn skulle gå inn som aksjonærer i selskapet Værftsgata 7 as. Eiendommen i Værftsgata 3 ble brukt som tings innskudd for denne transaksjonen og Moss Havn eier 1/3-del av alle aksjene i Værftsgata 7 as. Betongbygg Eiendom as og Ressurs Gruppen as eier også 1/3-del hver av aksjene i selskapet.

Etter denne endringen ble Værftsgata 7 as eier av eiendommene på gnr/bnr 1/2741, 1/2745 og 1/2740 i Moss kommune. Dette er adressene Værftsgata 3, 3a og 7.

Bakgrunnen for inntreden i selskapet Værftsgata 7 as er gjeldende områdereguleringsplan og en vurdering om at en utvikling sammen med naboene vil gi den beste utviklingen både for eiere og for området som helhet. Under forhandlingene med de to andre eierne i Værftsgata 7 as var det et viktig premiss for oss at verdier i grunn ikke skulle brukes til utvikling av området fremover. Det ble derfor samtidig inngått en opsjonsavtale mellom Værftsgata 7 as (grunneier) og Jeløy Utvikling as som skal utvikle eiendommene. Figuren under viser prinsippet og forholdet mellom de to selskapene.



En av avtalene som ble vedtatt inngått i bystyrets møte den 18 desember 2018 var en samarbeidsavtale. Denne avtalen regulerer samarbeidet mellom Ressurs Gruppen as og Betongbygg Eiendom as og gir Moss kommune v/Moss havn en opsjon på å kjøpe seg inn i selskapet. I beslutningssak fra 2018 ble selskapsavtalen omtalt slik:

Selskapsavtalen

Denne avtalen regulerer samarbeidet mellom Ressurs Gruppen AS og Betongbygg Eiendom AS. Det er disse selskapene som i dag eier aksjene i Værftsgata 7 AS. Samarbeidsavtalen gjelder utviklingen av området gjennom selskapet som skal etableres for å ivareta regulering og eventuell utbygging (og få navn Jeløy Utvikling AS). Det er dette selskapet som skal inngå opsjon med Værftsgata 7 AS for utvikling av det aktuelle området.

Moss kommune v/Moss Havn gis opsjon på å kjøpe seg inn i dette selskapet til aksjenes pålydende innen 12 måneder etter Bystyrets behandling av denne avtalen. Gjennom denne opsjonen kan Moss kommune v/Moss Havn kreve inntil 34 % av aksjene og bli en av tre eiere. Det er ikke krav om at Moss Havn gjør dette dersom Moss kommune finner det mest fordelaktig at andre deler av kommunen bør inngå i utviklingsselskapet.

De to andre aktørene vil stifte Jeløy Utvikling AS med til sammen 2 millioner kroner i aksjekapital. Om Moss kommune v/Moss Havn går inn med 34 % vil det skytes ytterligere kr 1.030.303, - fra oss. Dette selskapet skal utvikle området til en vedtatt detaljreguleringsplan. Dersom det trengs ytterligere kapital for utarbeidelse av detaljreguleringsplan, så plikter eierne å skyte inn nødvendig kapital.

Jeløy Utvikling AS vil søke etter muligheter for samarbeid med andre grunneiere innenfor gjeldende områdeplan for å få en best mulig helhetlig utvikling av området.

All deltakelse fra Moss kommune/Moss Havn i Jeløy Utvikling AS betinger at opsjonen på deltakelse benyttes.

Selskapsavtalen følger som vedlegg til denne saken.

Gjennom behandlingen i bystyret ble det avtalt med partene at opsjonen for å kjøpe seg inn i Jeløy Utvikling as skulle være gyldig i 2 år fra vedtak bystyret. Dette for at kommunestyret i ny kommune skulle kunne ta stilling til denne saken.

Værftsgata 7 as kjøpte i juli 2020 også bygget i Værftsgata 1c (bygget med Rema 1000 butikk ut mot kanalen). Dette kjøpet gir mulighet for en enda bedre utvikling av området, også ned mot kanalen. Det er dialog mellom Værftsgata 7 AS og Jeløy Utvikling AS om hvordan området ut mot kanalen kan inkluderes i en helhetlig utvikling. Dette bygget står på festet grunn hvor Moss havn er bortfester. Denne festekontrakten utløper 31. desember 2086.

Oppsummert tidligere diskusjoner i havnestyret

Havnestyret har diskutert saken i tidligere møter (november 2019 og mai 2020) basert på diskusjonsnotat utsendt fra administrasjonen i forkant. Saken har vært diskutert to ganger på grunn av skifte av styremedlemmer 1. jan 2020.

Innspillene som er kommet gjennom disse diskusjonen gir gode argumenter både for og mot å benytte opsjonen for eierskap i Jeløy Utvikling as.

Oppsummerte innspill for eierskap:

- Mulighet for å påvirke utvikling av området gjennom reguleringsarbeidet som eier
- Det kan være interessant å eie en del av et utviklingsselskap i neste fase og eventuelt selge andel ferdig regulert
- Sikre verdier så langt som mulig i reguleringsarbeidet

Oppsummerte innspill *mot* eierskap:

- Trenger ikke eierskap for å påvirke regulering. Kommunen kan gjøre det som reguleringsmyndighet
- Manglende kapasitet og kompetanse fra Moss havn til å delta som aktiv eier
- Ikke vår kjernevirksomhet
- Uavklart om Moss havn kan investere penger i eiendomsutvikling

VURDERINGER:

Den inngåtte opsjonsavtalen mellom Værftsgata 7 AS og Jeløy Utvikling AS har regulert oppgjøret for grunnen når utbygging finner sted i fremtiden. Oppgjøret er satt til en %-sats av salgssum, dvs at det her er tatt inn et element som gjør at grunneier får en andel av markedsutvikling og regulering (eks. utnyttelsesgrad). Finansielt sett er det mindre viktig å ta del i arbeidet som skal gjøres av Jeløy Utvikling AS, sammenlignet med en situasjon hvor oppgjøret var satt gjennom en fast eiendomspris.

Jeløy Utvikling AS har startet arbeidet med regulering av området. De har også inngått en avtale med Hesselberg Eiendom om å arbeide sammen om en felles regulering av hele området. Dette er positivt for en helhetlig utvikling av området. Moss kommune er også involvert i utviklingen.

Proessen frem mot ferdig detaljregulering vil ta tid og kreve mye innsats fra eierne i Jeløy Utvikling AS. Som det kommer frem av vedlagte selskapsavtale er Jeløy Utvikling AS etablert med 2 millioner kroner i egenkapital. Dersom Moss kommune/Moss Havn benytter seg av opsjonsmuligheten vil det kreve et innskudd på 1.033.033 kroner som tillegges egenkapitalen til selskapet. Før hele reguleringsprosessen er gjennomført er det sannsynlig at eierne må tilføre ytterligere kapital.

Etter gjennomført reguleringsprosess med endelig godkjent reguleringsplan vil neste fase innebære utbygging. En utbygging av et slikt område vil gå over flere år og være kapitalkrevende. Det kan ikke gjennomføres uten at eierne tilfører frisk kapital eller innhenter frisk kapital fra andre (reduserer sin egen eierandel).

Bakgrunnen for todelingen (grunneierskap og utvikling) i avtalesettet fra 2018 var behovet for å skille bort risiko for utvikling bort fra verdiene som ligger i grunnen.

Moss Havn KF har sikret en god verdimessig utvikling av sine eiendommer i Værftsgata gjennom deltakelse i Værftsgata 7 as. Det er vurderes å være utenfor Moss Havn sitt oppdrag å delta eiermessig i et selskap med de oppgaver som Jeløy Utvikling står ovenfor.

MILJØKONSEKVENSER:

Utvikling av området vil bidra til en opprusting av lokalmiljøet i tråd med de føringer som er gitt i områdeplanen. Det vil også kunne gi miljøeffektiv utvikling av Moss by med sentralt plassert boliger og næringsområder.

KONKLUSJON:

Administrasjonen mener Moss Havn KF ikke skal prioritere sine ressurser, hverken finansielt eller kompetansemessig, på deltakelse som eier i Jeløy Utvikling AS. Dersom Moss kommune ønsker å delta som eiere må dette gjøres i regi av andre enheter i kommunen enn Moss Havn KF.



Moss Havn Kf
Strandgata 10
1531 MOSS

Deres ref.:

Vår ref.: 2018076946/172

Dato: 20.12.2018

Moss Havn KF - Utvikling av Værftsgata

Saken ble behandlet i bystyrets møte 18.12.18, som sak - 108/18.

Det er fattet følgende vedtak i saken:

Bystyret gir fullmakt til Moss Havn KF om å inngå vedlagte avtaler, med følgende forutsetninger:

Frist for opsjon for å delta i utviklingsselskapet forlenges slik at kommunestyret for Nye Moss kan behandle saken.

Feil angivelse av aksjekapital i vedlegg "Avtale om kapitalforhøyelse" rettes slik at antall aksjer blir riktig.

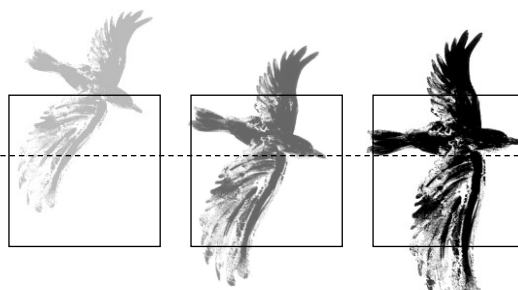
Avtaler:

- Aksjonæravtale vedørende Værftsgata 7AS
- Avtale om kapitalforhøyelse ved nytegnning av aksjer i Værftsgata 7 AS (org. nr.916861826)
- Vedlegg 1 avtale om kapitalutvidelse angivelse av areal på 1_2743
- Vedlegg 2 A til avtale om kapitalutvidelse 1 2741
- Vedlegg 2 B til avtale om kapitalutvidelse 1 2743
- Vedlegg 3 A til avtale om kapitalutvidelse 1 2740
- Vedlegg 3 B til avtale om kapitalutvidelse
- Vedlegg 4 Verdijustert EK Værftsgata 7 AS
 - Opsjonsavtale mellom Værftsgata 7 AS og Jeløy Utvikling AS (selskap under stiftelse)
- Vedlegg 1 opsjonsavtale situasjonsplan som viser eiendommene
 - Selskapssavtale mellom Ressurs Gruppen AS (org.nr.983 474 896) og Betonbygg Eiendom AS (org.nr. 943 539 111)
 - Vedlegg 1 selskapsavtalen situasjonsplan som viser eiendommene
 - Gjennomføringsavtale mellom Moss Kommune v/Moss Havn KF (org. nr. 9710 33339) og Jeløy Utvikling (selskap under stiftelse).

Med hilsen
Tonje Albrecht
rådgiver

Politisk sekretariat

Rådhuset postboks 175, 1501 Moss T 69 24 80 00 F 69 24 80 01
E post@moss.kommune.no I www.moss.kommune.no
Org.nr. Bankkonto 1080 29 65600



AVTALE**mellom**

Ressurs Gruppen AS
(org.nr. 983 474 896)
("RAS")

og

Betongbygg Eiendom AS,
(org.nr 943 539 111)
(«BBE»)

(i fellesskap omtalt som "Partene" og enkeltvis "Part")

Mellom Partene er det i dag inngått følgende avtale ("Avtalen"):

1 BAKGRUNN OG FORMÅL

Partene er sammen med Moss kommune v/Moss Havn KF, org.nr 971 033 339 indirekte eiere av eiendommer sentralt på Jeløy i Moss kommune, gjennom sitt eierskap i Værftsgata 7 AS, (**«V7AS»**) Arealene er egnet for felles utvikling og utbygging. V7AS eier eiendommene gnr. 1, bnr. 2740. 2745, og gnr. 1, bnr. 2741 og del av 2743. Eiendommen angitt med gult på kartskisse inntatt som vedlegg 1, Eiendommene omtales samlet som (**"Utviklingsområdet"**).

På de vilkår som følger av Avtalen skal Partene samarbeide om å utvikle Utviklingsområdet.

Samarbeidet mellom Partene skal skje gjennom et felles eid nystiftet aksjeselskap, etablert i samsvar med punkt 3 nedenfor (**"Selskapet"**).

Ved samarbeidet skal det legges til rette for og gjennomføres en helhetlig kommersiell utvikling av Utviklingsområdet. Siktemålet er å oppnå god stedsutvikling i nærheten av Moss bys sentrale sentrum/stasjon, samtidig som det oppnås best mulig avkasting til Partene – i det følgende omtalt som (**"Prosjektet"**).

Denne Avtalen regulerer Partenes rettigheter og forpliktelser i Prosjektet. Partene er innforstått med at den praktiske gjennomføring av samarbeidet vil være en dynamisk prosess hvor det i visse tilfeller kan være hensiktsmessig å avtale andre løsninger eller utfyllende regulering enn det som følger av Avtalen. Avtalen er ment å regulere et

rammeverk for samarbeidet, og hvilke rettigheter og forpliktelser som skal gjelde dersom Partene ikke blir enige om noe annet. Unntak fra og endringer av Avtalen kan bare skje ved skriftlig avtale mellom Partene, jf. punkt 11.

Moss kommune v/Moss Havn KF, (**«MHKF»**) har rett til å tre inn som aksjonær i Selskapet ved en rettet emisjon. Emisjonen skal baseres på aksjenes pålydende. MHKF kan kreve å eie inntil 34 % av aksjene etter emisjonen. MHKF rett til å tre inn som aksjonær i selskapet må gjøres gjeldende ved skriftlig melding til Selskapet senest 12 måneder regnet fra Moss Bystyrets behandling av denne avtale. BBE og RAS forplikter seg til ikke å treffe vedtak om kapitalutvidelse i selskapet i de nevnte 12 månedene, og frem til emisjonen med MHKF eventuelt er gjennomført. MHKF trer inn som Part i denne avtale når emisjonen er gjennomført. De forskjellige punktene i avtalen blir da å tilpasse endring i antallet Parter. Moss kommunes reguleringsmyndighet er på ingen måte bundet av at MHKF eventuelt trer inn som aksjonær i Selskapet.

2 REGULERINGSMESSIG STATUS OG UTARBEIDELSE AV DETALJREGULERING

Ved avtaleinngåelse foreligger det en områderegulering som gjelder for eiendommene – Kanalområdet Nord – Jeløy fra 18.06.2012.

Selskapet skal arbeide for å detaljregulere hensiktsmessige utviklingsarealer innenfor Utviklingsområdet i samsvar med Avtalens punkt 1 (**«Detaljregulering/ Detaljreguleringsplan»**), og innenfor rammene av den områdereguleringsplan som gjelder. Ved Detaljregulering skal det overordnet tilstrebes optimal høy grad av utnyttelse og størst mulig fleksibilitet mht. reguleringsformål. Detaljregulering omfatter den regulering som iht. plan- og bygningsloven og tilhørende lovverk er nødvendig for å kunne gjennomføre Prosjektet. Utviklingsområdet planlegges detaljregulert i en Detaljreguleringsplan, og kan omfatte et større område enn Utviklingsområdet.

3 SAMARBEIDSFORM OG SELSKAPSETABLERING

3.1 Selskapet

Prosjektet skal gjennomføres i Selskapet, hvor aksjefordelingen skal være som følger:

- RAS 50 %
- BBE 50 %
- Sum 100 %

Selskapet skal drives etter forretningsmessige prinsipper. Selskapets formål skal være å realisere Prosjektet i samsvar med bestemmelsene i Avtalen.

Med mindre noe annet følger uttrykkelig av Avtalen, skal samarbeidet mellom Partene foregå slik at risiko og potensial ved så vel planlegging, regulering, finansiering, eventuell utbygging, og avhending m.m. skal fordeles mellom partene i samsvar med partenes eierandel i Selskapet.

Selskapet skal gis opsjon på kjøp av alt areal som V7AS eier innen Utviklingsområdet. Samtidig med inngåelse av Avtalen skal det inngås opsjonsavtale mellom Selskapet og V7AS som regulerer dette ("**Opsjonsavtalen**"). Opsjonsavtalene er inntatt som vedlegg 2.

Selskapets navn skal være Jeløy Utvikling AS ("**Selskapet**"). Selskapets vedtekter skal være i samsvar med vedlegg 3 til Avtalen.

Innen 30 dager etter eventuell godkjenning av avtalen i Moss kommunes bystyre, skal Partene avholde felles stiftelsesmøte for stiftelse av Selskapet, jf. aksjeloven § 2-1. Forfall for Partenes innskudd av aksjekapital iht. pkt. 3.2 skal være 7 dager etter stiftelse. Registrering av Selskapet skal finne sted innen 14 dager etter at aksjekapitalen iht. pkt. 3.2 er innbetalt i sin helhet.

3.2 Aksjekapital

Partene plikter å betale følgende aksjeinnskudd i Selskapet:

RAS:	NOK 1 000 000,-
BBE	<u>NOK 1 000 000,-</u>
Sum	NOK 2 000 000,-

Aksjekapitalen skal utgjøre NOK 2 000 000.

Innskuddet skal innbetales i sin helhet før registrering av Selskapet kan finne sted, jf. punkt 3.1.

Eventuelle kapitalforhøyelser er regulert i punkt 6.

4 GJENNOMFØRING AV PROSJEKTET

4.1 Prosjektering – utviklingsmuligheter - regulering

Selskapet skal tidligst mulig avklare mulig og ønsket utvikling av Utviklingsområdet iht. Avtalens punkt 1.

Forholdet til omkringliggende utviklingsarealer skal tidlig avklares. Det skal tas med i Detaljregulering dersom det stilles som krav om det fra offentlig myndighet, og ellers dersom det er en fordel for gjennomføring av Prosjektet.

Arbeidet med Detaljregulering skal igangsettes av Selskapet så snart Avtalen er bindende inngått. Selskapets styre skal beslutte hvordan Detaljreguleringen nærmere skal organiseres og gjennomføres innen rammen av Prosjektet, jf. pkt.1. Selskapet skal tilstrebe rask og målrettet fremdrift i utviklingsarbeidet.

4.2 Arkitekt:

Det er gjennomført konkurranse, og Jansen Arkitekter AS skal gjennomføre Detaljreguleringen.

4.3 Utbygging eller salg av tomt for Delprosjekt:

Etter at en Detaljregulering er vedtatt, skal Selskapet ta stilling til om det er ønskelig å gjennomføre utbygging av første del av detaljreguleringsområdet, (**«Delprosjektet»**) i Selskapets regi. Utbygging i Selskapets regi skal bare skje dersom alle Parter er enige om det. Hver enkelt Part har følgelig veto rett mot at Selskapet gjennomfører utbygging i egen regi. Dersom utbygging i Selskapets regi vedtas av Partene, skal Partene tilføre nok egenkapital til at Selskapet er i stand til å gjennomføre utbyggingen (herunder at Selskapet oppnår tilstrekkelig ekstern finansiering på vanlige vilkår).

Dersom Selskapet skal gjennomføre utbygging i forskjellige trinn, skal dette skje gjennom at det etableres et single purpose prosjektselskap (**“Prosjektselskap”**) for det aktuelle Delprosjektet. Prosjektselskapet skal være 100 % eid av Selskapet, og Prosjektselskapets formål skal utelukkende være gjennomføring og realisasjon av Delprosjektet.

Dersom Partene ikke blir enige om å søke utbygging i Selskapets regi, kan den Part/de Partene som har stemt for og ønsker å gjennomføre utbyggingen, kreve at Selskapet overdrar opsjonen(e) for det aktuelle arealet til den nevnte Part/de nevnte Partene. Den Part/de Partene som ikke har ønsket utbygging i Selskapets regi, skal lojalt medvirke til å gjennomføre overdragelse av opsjonen i samsvar med dette. Den Part/de Partene som får overført opsjonen til seg, skal betale et vederlag til Selskapet for overdragelsen av opsjonen. Vederlaget skal fastsettes til summen av følgende to beløp:

- Selskapets dokumenterte eksterne kostnader til regulering av det aktuelle Delprosjektet
- Et beløp som tilsvarer 5 % av den verdi byggelånsbanken godkjenner som tomteverdi i beregning av krav til egenkapital i forbindelse med tilbud om byggelånsfinansiering. (Banken skal sette verdi på det tomtearealene som må kjøpes for å gjennomføre Delprosjektet banken skal sette tomteverdi på.

Konsekvensen av at en av Partene gjennomfører et Delprosjekt vil følgelig være at V7AS får solgt tomt til Arealprisene i Opsjonsavtalen oppregulert med eventuelle endringer i konsumprisindeksen, mens Selskapet får dekket sine kostnader og i tillegg får en utviklingsfortjeneste som tilsvarer 5 % av kjøpesummen for tomtearealene til Delprosjektet. Betalingen til Selskapet av Selskapets skal skje 14 dager etter at Selskapet har fremsatt krav om betaling.

Dersom ingen Part har krevd overdragelse av opsjonen til seg for et Delprosjekt innen 12 måneder etter Selskapets beslutning om ikke å bygge ut i Selskapets regi, bortfaller Partens/Partenes rett til å kreve overdragelse av opsjonen til seg. Selskapet står da fritt til å benytte opsjonen innenfor fristene i Opsjonsavtalen, for deretter å selge Tiltrådt Areal i markedet. Ved slikt salg i markedet har ingen av Partene forkjøpsrett.

Etter overdragelse av opsjon eller salg av Tiltrådt Areal iht. bestemmelsene ovenfor skal Selskapet fortsette utviklingen av Utviklingsområdet gjennom beslutning om utvikling av neste Delprosjekt etter samme mønster som ovenfor, og innenfor de frister som følger av Opsjonsavtalen.

5 ADMINISTRASJON, STYRE OG BESLUTNINGSMYNDIGHET

5.1 Selskapets styre og drift

Selskapets styre skal bestå av 2 medlemmer hvor hver av Partene velger styre- og eventuelle personlige varamedlemmer.

Styret skal være "aktivt arbeidende" med styremøter etter behov. Styret utpeker selv sin styreleder.

Styrets beslutninger fattes ved simpelt flertall. Selskapets signatur innehas av to styremedlemmer i fellesskap.

Selskapet antas ikke å ha behov for en egen administrasjon før utbygging igangsettes. Tjenester som Partene yter til Selskapet (ut over deltakelse i styret) honoreres etter medgått tid og basert på markedsmessige og på forhånd avtalte timesatser.

5.2 Flertallskrav for Selskapets beslutninger

Med mindre annet er regulert i Avtalen gjelder Aksjelovens regler om krav til beslutninger fullt ut. Se punkt 4.3 om at utbygging i regi av Selskapet bare kan besluttet dersom alle eierne er enig om det.

6 FINANSIERING

Selskapets egenkapital vil ved stiftelsen bestå av aksjekapitalen/overkursen som tilsvarer den kapital som anses nødvendig for å kunne finansiere regulering og utvikling minimum frem til mulig byggestart for første Delprosjekt. Dersom det skulle vise seg nødvendig å tilføre ytterligere kapital for at Selskapet skal være i stand til å sørge for Detaljregulering av hele Utviklingsområdet, plikter hver Part å tilføre den del av nødvendig tilleggskapital som svarer til Partens aksjebrøk.

Ingen Part har plikt til å delta i kapitalutvidelser ut over det som er nevnt over, stille sikkerhet eller yte lån til Selskapet.

Dersom Selskapet, etter de krav som oppstilles av byggelånsbanken, har behov for tilførsel av ytterligere egenkapital for at Selskapet skal kunne gjennomføre utviklingen av Utviklingsområdet i tråd med punkt 2, jf. punkt 4.3 ovenfor, og en Part ikke er villig til å innbetale sin andel, kan den annen Part/de andre Partene gjennomføre kapitalutvidelsen som en kapitalforhøyelse med utstedelse av nye aksjer. Den Part/de Parter som ikke vil delta i kapitalforhøyelsen skal i et slikt tilfelle være forpliktet til å stemme for kapitalforhøyelsen, og vil dermed bli «utvannet».

Den Part/de Parter som vil gjennomføre kapitalforhøyelsen skal skriftlig varsle den Part/de andre Partene om at slik kapitalforhøyelse vil bli gjennomført senest 3 uker før det kan avholdes generalforsamling for vedtakelse av kapitalforhøyelsen.

7 AKSJENES OMSETTELIGHET, PANTSETTELSESADGANG

Ingen av Partene har rett til å selge sine aksjer i Selskapet til utenforstående (en som ikke er aksjonær ved avtaleinngåelsen) før det foreligger endelig vedtatt Detaljreguleringsplan for Utviklingsområdet. Som utenforstående regnes ikke selskaper som kontrolleres (direkte eller indirekte kontroll med 100 % av aksjene) av vedkommende Part. Salg av aksjene i en Parts morselskap, skal i denne sammenheng anses som salg av aksjene i Selskapet.

Enhver aksjeoverdragelse krever godkjennelse fra styret. Styregodkjennelse kan kun nektes dersom det foreligger saklig grunn. Hvis den nye aksjonær enten ikke vil overta, eller ikke kan dokumentere at han på en forsvarlig måte vil være i stand til å overta aksjonærens forpliktelser i henhold til Avtalen, og/eller ikke vil tiltre Avtalen i sin helhet, er det saklig grunn til ikke å gi samtykke til overdragelsen.

Vedtektene i Selskapet skal inneholde en standard forkjøpsrettsklausul i samsvar med aksjelovens bestemmelser.

Partene har ikke adgang til å pantsette sine aksjer i Selskapet uten de øvrige Parters samtykke.

8 UTBYTTE

Partene er enige om å utdele utbytte så langt dette er tillatt etter aksjelovens regler, forutsatt at det ikke svekker Selskapets mulighet til å gjennomføre utviklingen av Utviklingsområdet i samsvar med bestemmelsene ovenfor.

9 MISLIGHOLD

Dersom en Part bryter bestemmelser i Avtalen anses Parten å ha misligholdt Avtalen. Dersom forholdet ikke er rettet innen 4 uker etter bruddet er skriftlig varslet fra en annen Part, anses bruddet som vesentlig mislighold, forutsatt at det aktuelle forholdet som begrunner misligholdet ikke er av uvesentlig betydning.

Simpelt mislighold gir ordinære misligholdsbeføyelser, herunder naturaloppfyllelse og/eller erstatning.

10 UTLØSNING

Partene har rett til å utløse en annen Part fra Selskapet dersom og når:

1. Den aktuelle Part går konkurs, kommer under private eller offentlige akkordforhandlinger eller treffer lignende ordninger med sine kreditorer, blir besluttet avvirket eller på annen måte opphører med sin virksomhet.
2. Den aktuelle Part vesentlig misligholder Avtalen, herunder plikten til kapitalinnskudd i samsvar med pkt. 6.

Utløsningsretten må benyttes for samtlige aksjer en Part eier i Selskapet.

Melding om at utløsningsretten gjøres gjeldende må avgis i rekommandert brev innen 2 måneder etter at Parten har fått kunnskap om utløsningsgrunnen, og oppgjør må skje innen 2 måneder etter melding om utløsning.

Utløsningskursen skal fastsettes til aksjenes virkelige verdi på det tidspunkt utløsningsretten gjøres gjeldende. Oppnås ikke enighet om utløsningsretten eller aksjenes verdi, avgjøres dette ved skjønn iht. skjønnsprosessloven av 1917, hvis ikke noe annet blir avtalt.

11 ENDRINGER AV AVTALEN

Endringer av Avtalen kan bare foretas ved endringsavtaler som inngås skriftlig og signeres av alle Parter.

12 HANDLINGSPLIKT

Partene forplikter seg til å forholde seg og avgi stemme i Selskapets generalforsamling, styre, administrasjon og andre selskapsorganer i overenstemmelse med Avtalen, samt å pålegge sine ansatte og tillitsmenn, og styremedlemmer i Selskapet vedkommende Part har utpekt/valgt/ansatt, å forholde seg i overenstemmelse med Avtalen.

Dersom et medlem av styret i Selskapet opptrer slik at denne Avtalens bestemmelser ikke blir gjennomført, skal den Part som har utpekt det aktuelle medlem innen fjorten dager etter at forholdet skriftlig er påtalt fra en annen Part, enten (a) besørger at vedkommende medlem innretter sin stemmegivning og for øvrig opptrer overensstemmende med Avtalen, eller (b) bidrar til at det innkalles til ekstraordinær generalforsamling for eventuell utskiftning av vedkommende medlem og påser at det nyvalgte medlem opptrer i samsvar med Avtalens bestemmelser. Oppfylles ikke plikten etter dette avsnittet anses den Part som har utpekt det aktuelle medlem å ha misligholdt Avtalen.

13 TVISTER

Twister om kontraktsforholdet skal først søkes løst ved forhandlinger. Dersom enighet ikke oppnås skal tvisten avgjøres ved ordinær rettergang for de alminnelige domstoler ved Eiendommens verneting.

14 AVTALEEKSEMPLARER OG SIGNATUR

Denne Avtalen er undertegnet i tre eksemplarer, ett til hver av Partene.

Moss, 2018

Ressurs Gruppen AS

Betongbygg Eiendom AS

Hans Olav Bjerketvedt

Arne Chr Skard

Vedlegg:

1. Kart som viser V7AS eiendommer
2. Opsjonsavtale mellom Selskapet
3. Selskapets vedtekter

Vedlegg 3 Selskapets vedtekter:

VEDTEKTER

FOR

Jeløy Utvikling AS

(Fastsatt i stiftelsesmøte 2018)

§ 1 Foretaksnavn

Selskapets foretaksnavn er Jeløy Utvikling AS.

§ 2 Forretningskontor

Selskapets forretningskontor er i Moss kommune.

§ 3 Formål

Selskapets formål er selv eller gjennom hel- eller deleide selskaper å forestå utvikling, utbygging, utleie og salg av fast eiendom, og annen virksomhet beslektet med denne.

§ 4 Aksjekapital

Aksjekapitalen er NOK 2 000 000, fordelt på 2 000 000 aksjer, hver pålydende NOK 1. Selskapets aksjer skal ikke registreres i Verdipapirsentralen.

§ 5 Styre

Selskapets styre skal bestå av 2 til 5 styremedlemmer samt varamedlem pr styremedlem. Styret utpeker selv sin leder.

§ 6 Signatur

Selskapets signatur innehas av styreleder og ett styremedlem i fellesskap.

§ 7 Krav til styrets beslutninger og beslutningsdyktighet

Styrets beslutninger fattes ved simpelt flertall. Ved stemmelikhet anses ingen beslutning fattet. Styrets leder/møteleder har ikke dobbeltstemme.

Ved kapitalutvidelser og andre beslutninger av vesentlig betydning for Selskapet skal samtlige styremedlemmer være til stede.

Utbygging av eiendom Selskapet kjøper kan bare skje etter enstemmig vedtak i Selskapets styre.

§ 8 Overdragelse av aksjer

Aksjonærene har ikke rett til å selge sine aksjer i Selskapet til tredjeparter før det foreligger endelig vedtatt detaljreguleringsplan for områdene som omfattes av Selskapets opsjon i henhold til opsjonsavtaler inngått mellom Selskapet og aksjeeierne. Som tredjepart regnes ikke selskaper som helt eller delvis kontrolleres (direkte eller indirekte kontroll med minst 50 % av aksjene) av vedkommende aksjonær.

Overdragelse av aksjer kan kun skje ved at en aksjonær overdrar samtlige av sine aksjer i Selskapet.

Enhver aksjeoverdragelse er betinget av styrets samtykke, som ikke kan nektes uten saklig grunn. Styret skal nekte å godkjenne aksjeoverdragelsen dersom den nye aksjonæren ikke vil overta eller kan dokumentere at han på en forsvarlig måte vil være i stand til å overta den selgende aksjonærs forpliktelser overfor Selskapet og/eller den/de øvrige aksjonær(er) i Selskapet.

Ved salg av Selskapets aksjer har aksjonærene forkjøpsrett i samsvar med aksjelovens bestemmelser.

§ 9 Pantsettelse

Pantsettelse av aksjer krever samtykke fra de øvrige aksjonærene i Selskapet.

§ 10 Generalforsamlingen

Den ordinære generalforsamlingen skal behandle følgende saker:

- i) godkjenning av årsregnskapet og årsberetningen, herunder utdeling av utbytte;
- ii) andre saker som etter loven eller vedtektene hører under generalforsamlingen.

§ 11 Utløsning

En aksjeeier kan utløse en aksjeeiers aksjer

- i) dersom vedkommende aksjeeier går konkurs, kommer under private eller offentlige akkordforhandlinger eller treffer lignende ordninger med sine kreditorer, blir besluttet avviklet eller på annen måte opphører med sin virksomhet.
- ii) dersom vedkommende aksjeeier vesentlig misligholder sine forpliktelser overfor Selskapet og/eller den/de øvrige aksjonær(er) i Selskapet, herunder plikten til kapitalinnskudd.

Utløsning må skje for samtlige av aksjeeierens aksjer.



SAK 21/2020: STRATEGIPLAN MOSS HAVN 2020 - 2028

HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:

Havnestyret vedtar strategisk plan for Moss Havn 2020 – 2028, og oversender saken til kommunestyret for endelig godkjenning.

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

Strategiplan Moss Havn 2020 – 2028

Vare-eier analyse Moss havn

Miljøanalyse Moss havn ifbm strategi

SAKSUTREDNING:

SAKSBEHANDLER: Øystein Høsteland Sundby

SAKSOPPLYSNINGER OG VURDERINGER:

Moss Havn sin nåværende strategiplan ble første gang vedtatt i 2011. I 2016 ble planen revidert. Viktige momenter ble da presisert og justert gjennom en god og bred prosess. Forutsetningene har vært at revisjon skulle gjennomføres hvert fjerde år.

I tråd med gjeldende vedtekter for Moss Havn KF ble det gjennom sak i havnestyrets møte den 27. januar 2020 igangsatt prosess for arbeidet med ny strategiplan. Administrasjonen har nå ferdigstilt dette arbeidet og fremmer strategiplanen for vedtak i havnestyret gjennom denne saken. Endelig strategiplan skal i henhold til vedtekter godkjennes av kommunestyret. I vedtektenes § 15 står følgende om plandokumenter:

Moss Havn KF ved administrasjonen skal utarbeide nødvendige strategidokumenter og handlingsplaner med utgangspunkt i Moss kommunes vedtatte overordnede rammebetingelser. Strategisk plan skal rulleres minst en gang i hver kommunevalgperiode og skal godkjennes av kommunestyret.

Proessen

Covid-19 situasjonen som fortsatt rammer samfunnet har medført at prosessen er blitt annerledes gjennomført enn opprinnelig planlagt. Havnestyrets studietur til Aarhus ble gjennomført etter planen og denne ga mye viktig input. Planlagte møter og samlinger er blitt gjennomført ved hjelp av Teams eller erstattet med undersøkelser og én til én samtaler. Ferdigstillingen av strategiplanen måtte utsettes fra mai til august.

Visjon

Med de innspill som er mottatt og den prosess som er gjennomført konkluderer administrasjonen med at en riktig visjon for Moss Havn i den nye strategiplanen vil være:

Gjør det mulig for regionalt næringsliv å flytte gods fra vei til sjø og bane

Dette forslaget til visjon gir en god beskrivelse av målsetting for bransjen og transportkjeden som Moss Havn er en del av. Den knytter oss til vår regions næringsliv, som er viktig for å skape arbeidsplasser og aktiviteter i regionen. Å flytte gods fra vei til sjø og bane er også viktig overordnet målsettinger for myndigheter både i Norge og Europa. Det er næringslivet selv som må gjennomføre dette, og vi skal bidra med nødvendig infrastruktur samt kunnskap, insentiver og annet som vi kan bidra med. Visjonen drar oss også mot en fremtid med havnespor og tilknytning av havn til jernbanenettet.

Strategiske fokusområder

Gjennom prosessen så langt har vi konkludert med å samle strategiske mål innenfor tre fokusområder:

- Samfunnskontrakten
- Kunde- og markedsorientering
- Havneutvikling

I tillegg er det definert en «grunnmur» med mål innenfor miljø, HMS og effektiv drift.

En nærmere beskrivelse av de tre hovedområdene er som følger:

Samfunnskontrakten

Moss Havn er en offentlig havn med viktige funksjoner i regionen. Rammevilkårene gir havnen en sentral rolle i utvikling av samfunn og logistikk i regionen og å styrke Østfold sin posisjon som «porten mot Europa»

Kunde- og markedsorientering

Moss havn skal gjennom god forståelse av regionalt næringsliv sitt behov synliggjøre de muligheter som finnes i regionen til å bruke sjøveien.

Kunnskapen om det samlede logistikkbehovet gjør Moss havn til det regionale næringslivets foretrukne havn og en attraktiv samarbeidspartner for lokale og regionale næringsaktører.

Havneutvikling

Utviklingen skal være kunde drevet og gjennom bruk av teknologi og forretningsmodell bidra til å bygge en kompakt byhavn.

Moss havn skal, med sin sentrale beliggenhet i åpent farvann, nær E6 og jernbane, være den mest effektive intermodale havnen i Oslofjorden.

Arealene i havnen skal prioriteres til sjø-nær aktivitet.

Grunnmuren – miljø, HMS og effektiv drift

God og sikker drift er «bunnplanken» i et hvert selskap. Dette har stort fokus og er avgjørende for muligheter til å utvikle havnen innen andre strategiske områder.

Administrasjonens forslag til strategidokument følger som vedlegg.

Vareeier analyse

På grunn av covid-19 situasjonen er planlagte møter og diskusjoner med vareeiere i regionen erstattet med en undersøkelse som er gjennomført elektronisk. Selskapet Vidsyn gjennomførte dette sammen med to studenter.

Analysen følger saken som vedlegg.

Miljøanalyse

For å dokumentere sjøtransportens miljømessige fortrinn har NTM (Network for Transport Measures) og Short-Sea Promotion Centre Norway gjennomført en miljøanalyse hvor ulike transportmetoder for transport mellom Østfold og Europa sammenlignes.

Miljøanalysen følger saken som vedlegg.

MILJØKONSEKVENSER:

Strategiplanen innehar målsetting om en fossil-fri havn innen 2030. Dette vil gi en positiv miljøeffekt ved gjennomføring. En sentral bakgrunn for foretakets visjon er de nasjonale og europeiske målsettingene om godsoverføring fra vei til sjø og bane. Disse målsettingene er satt som følge av krav om å redusere utslipp.

Gjennom selve prosessen med strategiplanen er det gjennomført en studietur til Danmark med fly. Ut over dette har ikke selve strategiarbeidet medføre negative miljøkonsekvenser.

KONKLUSJON:

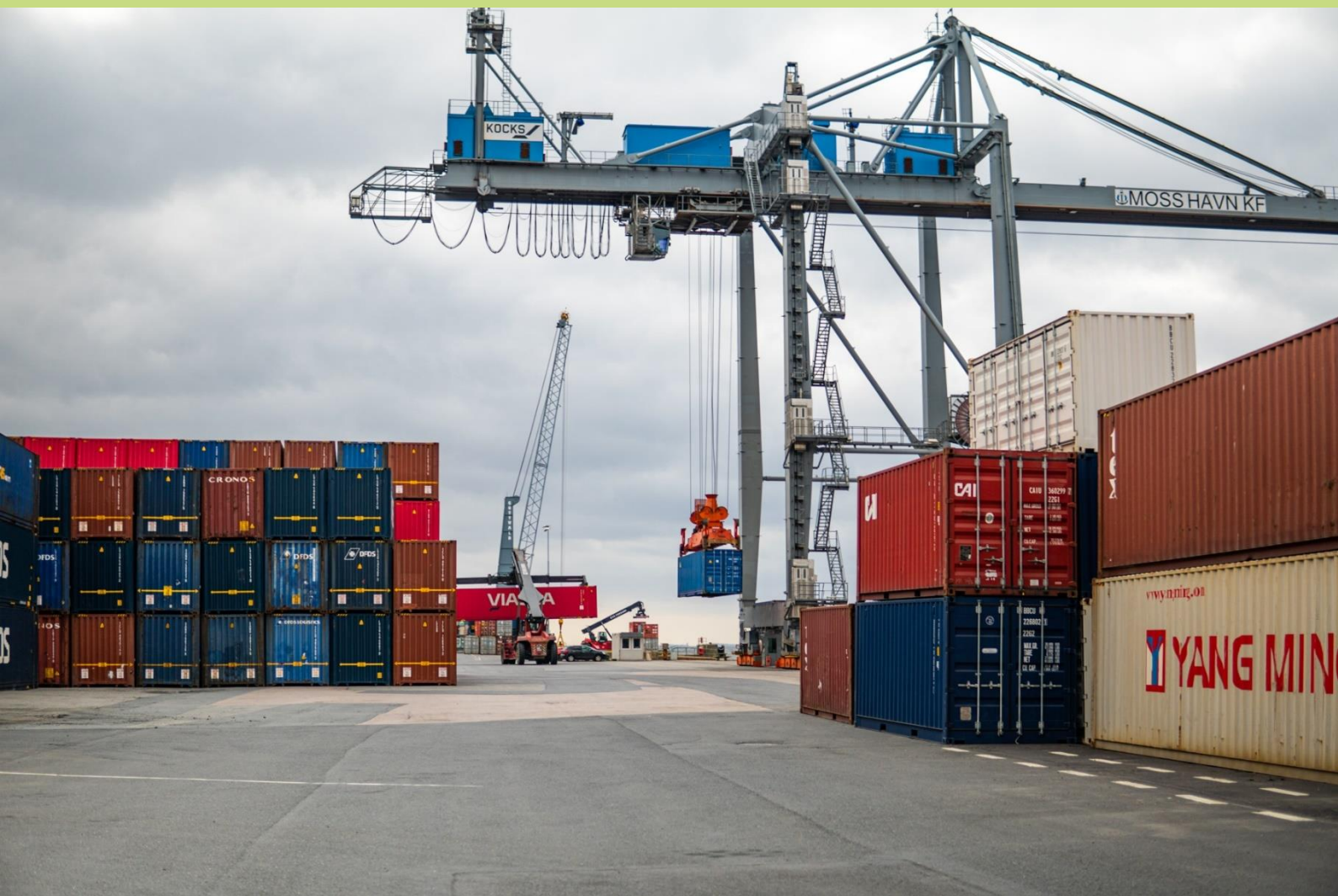
Administrasjonen konkluderer i tråd med innstilling til vedtak.

Frist for rådmann/administrasjon til uttalelse til styret:

Fredag 28. august 2020

Strategisk plan for Moss Havn KF 2020–2028

Vedtatt i havnestyret 1. september 2020



visjon: Gjør det mulig for regionalt næringsliv
å flytte gods fra vei til sjø og bane

Forretningsidé

Moss Havn KF skal være den mest effektive og kundeorienterte nullutslippshavnen i Oslofjorden. Dette skal gi mulighet for miljøvennlig transport til et sunt næringsliv og legge til rette for nye arbeidsplasser i regionen.

Moss Havn KF skal forvalte kommunens sjøområder i tråd med havne- og farvannsloven, annet relevant lovverk og Moss kommunestyres delegering.

Strategisk posisjon

Moss havn har en svært god beliggenhet. Det er kort innseiling fra hovedled i Oslofjorden og unik plassering i forhold til de viktigste hovedveiene E6 (Oslo/Göteborg), E18 (Oslo/Stockholm) og E18 (Drammen/ Kristiansand) via ferge Moss-Horten som er landets mest trafikkerte riksveiforbindelse til sjøs.

«Alt som får plass i en bil – får plass i en container». De store næringsområdene i regionen er spesialisert innenfor lager/logistikk og majoriteten av transportbehovet over lengre distanser foregår med lastebil eller i container. Miljøfokus, økt bevissthet om sjøtransportens fordeler og leveransedyktighet gjør at flere søker alternative transportløsninger. Enten ved bruk av containerlinjer eller godsferger (ro-ro).

Innlandshavn gir mulighet for å lagre gods og øker effektivt havnens lagringskapasitet. I 2021 etableres dronehavn i Moss. Nye elektriske sjødroner og tilhørende eklektiske trekkvogner gir mulighet for nullutslipp transport.

Moss havn er en viktig forutsetning for at regionen skal kunne innfri samfunnets mål og næringslivets behov for effektiv og miljøriktig transport.

Nåsituasjonen og fremtidsbildet

Dagens havneområde vil fungere frem til Bane Nor har bygget ferdig nye Moss stasjon. Da vil havnearealet øke og nye tilpasninger må gjøres. I tillegg er innlandshavn etablert og i full drift. Automatisk gate og moderne fasiliteter bidrar til å møte kundebehov, men det er fortsatt et etterslep på vedlikehold som må følges opp fremover.

Planlagt havnespor vil knytte havnen direkte til nasjonalt jernbanenett. På sikt vil ny riksvei 19 gi enda bedre tilgang til E6. Moss havn har gode forutsetninger for å bli den ideelle intermodale havnen i Oslofjorden der båt, bil og tog møtes i ett knutepunkt – Moss havn. Dette vil styrke Mossregionen sin posisjon for næringsutvikling fremover.

Programmet Smart Moss Havn har vært operativt i 2017 - 2020. Programmet gir grunnlag for fremtidens havn og bidrar til at vi kan tilfredsstille samfunnets og kundenes behov. Vi slår fast at Smart Havn = fremtidens havn. Prosjekter og tiltak videreføres som integrert del av driften.

Næringslivet i Mossregionen innen lager og logistikk er i sterk vekst. Nye store lagerbygg og logistikksentra etableres og ytterligere arealer tilrettelegges for utvikling. Et samlet infrastrukturelt tilbud med vei, bane og havn er avgjørende for disse etableringene. Flere av de store aktørene i bransjen presiserer særlig viktigheten av havn for sin etablering i regionen.

Samfunnets miljøfokus er stort. Å flytte gods fra vei til sjø og bane er en sentral og avgjørende målsetting for å løse transportsektorens miljøutfordringer. Gjennomførte analyser viser at det på destinasjoner i Europa kan oppnå store Co2 besparelser ved bruk av intermodale verdikjeder basert på dagens teknologi. Som en aktør for fremtiden skal Moss Havn være i front med smarte og miljøriktige løsninger. Innen 2030 skal Moss Havn være nullutslippshavn. Autonomi, elektrifisering og tilrettelegging for nye skipstyper og elektriske lastebiler vil stå sentralt i utviklingen av Moss Havn de neste årene.

Forrige strategiske plan uttrykket sentrale utfordringer slik:

«Inntil nylig har sjøtransport og havnevirksomhet vært preget av god tilgang på arealer. Investeringsbehovet har vært forholdsvis lavt og det har vært lite oppmerksomhet på tid og effektivitet. Fremtidsbildet er annerledes. Nå vil knapphet på areal, økonomiske ressurser og tid tvinge Moss havn, og andre havner, til å tenke nytt. Bruk av teknologi, sterkere kundeorientering og nye modeller for organisering og samarbeid er nøkkelford i utviklingen av Moss havn fremover.»

Moss Havn har startet på denne reisen og de samme nøkkelfordene følger med inn i kommende strategiperiode.



Moss Havn sin innlandshavn

Rammevilkår og markedsutsikter

I Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029) slås det fast at mer gods skal overføres fra vei til sjø og bane. Det er gjennom denne planen satt av midler for å styrke teknologisk utvikling og innseilingen til Moss er et prioritert prosjekt. I rullering av NTP kommer det frem at dagens godsvolumer i Norge på rundt 500 millioner tonn øke med 290 millioner tonn mot 2050. 240 millioner tonn av dette vil komme på vei. Hverken teknologi eller trendbrudd er tatt hensyn til. For å kunne motvirke dette må sjøtransporten gjøres mer effektiv og relevant. Moss Havn er en viktig brikke for å nå sentrale mål om å øke andelen på sjø. Gjennom kundeundersøkelse vet vi nå hvilke parametere som er viktig for kundene når transportbeslutninger tas.

Moss havn har status som stamnetthavn i Norge. Dette innebærer at havnen knyttes til stamnettet på sjø og vei. Dette gir havnen både forpliktelser og store muligheter til å bli et velfungerende logistikk-knutepunkt for import- og eksportrettede næringer. Moss havn er, som eneste på østsiden av Oslofjorden, en havn i det europeiske TEN-T¹ nettverket.

KVU² om godsterminalstruktur på Østlandet er sendt på høring. Denne styrker dagens havnestruktur gjennom å fraråde spesialisering av havnevirkksomheten i Oslofjorden. Dagens havnestruktur gir mest og billigst sjøtransport

Fylkesplanen for Østfold mot 2050 fastslår at Moss havn skal være sentral i utviklingen av samferdsel og logistikk i regionen. Gjennom «Regional transportplan for Østfold mot 2050» uttales det særlig at godstransporten gjennom Østfold skal være effektiv, miljøvennlig og trafiksikker, og den skal bidra til forutsigbarhet for næringslivet. Potensialet for mer miljøvennlige transportløsninger skal utnyttes, herunder bedre arbeidsdeling mellom godstransport på vei, sjø og bane.

Gjennom nylig vedtatt kommuneplanen for Moss presiseres viktigheten av infrastruktur og havn for verdiskapning og kompetanseutvikling. Infrastruktur og havn sikrer lokale arbeidsplasser. Kommuneplanen stiller også krav til at havnevirkksomheten i Moss må utvikles som en kompakt, fossil-fri og smart byhavn. Vedtatt områdereguleringsplan danner rammen for denne utviklingen.

¹ TEN-T står for Trans-European Transport Network. Gjennom forskrift stilles spesielle krav til dem som er del av nettverket.

² KVU - Konseptvalgutredning

Styrker, svakheter, muligheter og trusler (SWOT)

STYRKER



- Løsningsorientert
- Omstillingsevne (kompetanse, teknologi)
- Sentral beliggenhet
- Effektiv
- Innlandshavn

MULIGHETER



- Areal-effektivisering (teknologi)
- Næringsutvikling og økende transportbehov i regionen
- Økende miljøbevissthet blant transportkjøpere
- Godkjent områderegulering
- Jernbanetilkobling

SVAKHETER



- Sårbarhet (utstyr/bemanning/vedlikeholdsetterslep)
- Areal knapphet
- Samfunnsmessig omdømme
- Kunnskap om markedet og drivere
- Liten operasjonell påvirkning

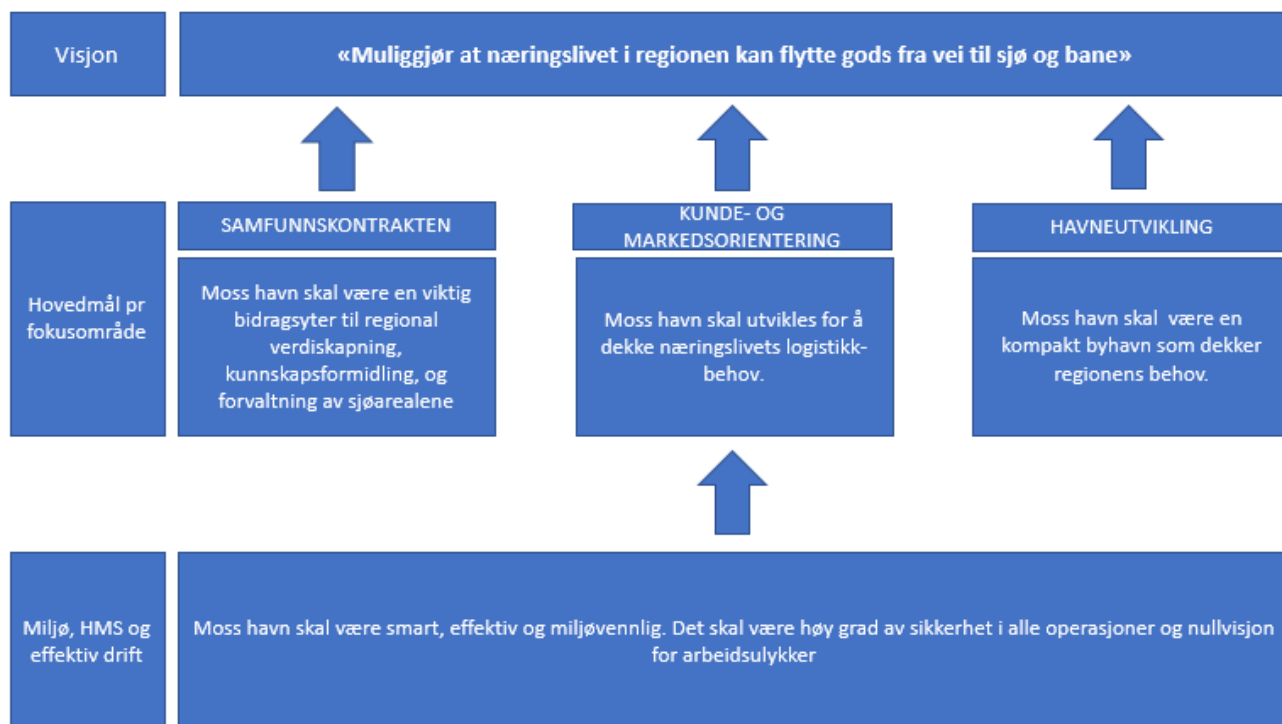
TRUSLER



- Bynær
- Vei-kapasitet
- Lastebil basert kultur i transportbransjen

Fokusområder, mål og strategier

Valg av fokusområder, mål og strategier tar utgangspunkt i markedssituasjonen, organisasjonens SWOT og forventninger fremover. Planen har tre strategiske hovedområder og en «grunnmur».



1. SAMFUNNSKONTRAKTEN

Moss Havn er en offentlig havn med viktige funksjoner i regionen. Rammevilkårene gir havnen en sentral rolle i utvikling av samfunn og logistikk i regionen og å styrke Østfold sin posisjon som «porten mot Europa»

MÅL:

Moss havn skal være en viktig bidragsyter til regional verdiskapning, kunnskapsformidling og forvaltning av sjøarealene.

STRATEGI:

- Utøve aktivt eierskap i selskaper og nettverk
- Samarbeid med skole og utdanningsinstitusjoner
- God dialog med eier og kommune for øvrig
- Aktiv pådriver for effektiv veiforbindelse mellom havn og E6 og for etablering av havnespor
- Synliggjøre effekten av havnens verdiskapning

2. KUNDE OG MARKEDSORIENTERING

Moss havn skal gjennom god forståelse av regionalt næringsliv sitt behov synliggjøre de muligheter som finnes i regionen til å bruke sjøveien.

Kunnskapen om det samlede logistikkbehovet gjør Moss havn til det regionale næringslivets foretrukne havn og en attraktiv samarbeidspartner for lokale og regionale næringsaktører.

MÅL:

Moss havn skal utvikles for å dekke næringslivets logistikkbehov.

STRATEGI:

- Oppdatert informasjon om totalt godsvolum og markedsandelen for sjø
- Arbeide aktivt for å flytte gods fra vei til sjø
- Bidra til å etablere et enklere og miljøvennlig transportkonsept
- Aktiv kommunikasjon og markedsføring av Moss havn

3. HAVNEUTVIKLING

Utviklingen skal være kunde drevet og gjennom bruk av teknologi og forretningsmodell bidra til å bygge en kompakt byhavn.

Moss havn skal, med sin sentrale beliggenhet i åpent farvann, nær E6 og jernbane, være den mest effektive intermodale havnen i Oslofjorden.

Arealene i havnen skal prioriteres til sjø-nær aktivitet.

MÅL:

Moss havn skal være en kompakt byhavn som dekker regionens behov.

STRATEGI:

- Utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell
- Modernisere fasiliteter og hente inn vedlikeholdsetterslep
- Moss havn skal være nullutslippshavn innen 2020
- Bidra til å gjøre sjøfronten attraktiv som bobil- og gjestehavn

GRUNNMUREN – MILJØ, HMS OG EFFEKTIV DRIFT

God og sikker drift er «bunnplanken» i et hvert selskap. Dette har stort fokus og er avgjørende for muligheter til å utvikle havnen innen andre strategiske områder.

MÅL:

Moss havn skal være smart, effektiv og miljøvennlig. Det skal være høy grad av sikkerhet i alle operasjoner og nullvisjon for arbeidsulykker.

STRATEGI:

- Fokus på læring og erfaringsutveksling
- God avviksrappoterering gjennom aktiv innmelding og kontinuerlig forbedring
- Måle og kommunisere resultater i driften
- Digitalisering og effektivisering av systemer og prosesser

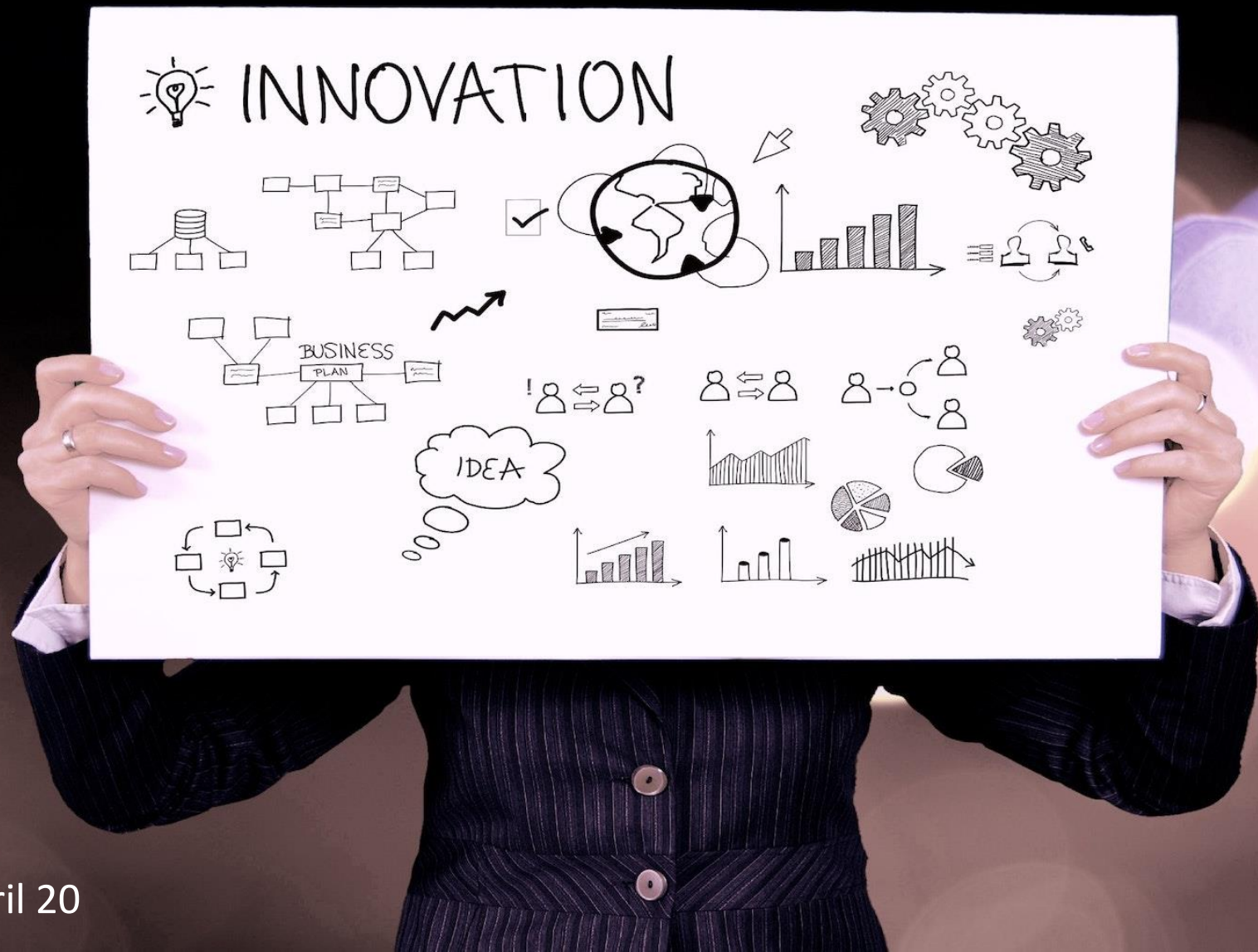
Prosessen

Moss Havn KFs strategiske plan er vedtatt i havnestyret og i henhold til vedtektene godkjent i kommunestyret. Den gjelder for perioden 2020 – 2028.

Rullering av planen skal skje hvert fjerde år og neste rullering tas det sikte på å gjennomføre i løpet av 1. halvår 2024.

Strategiplanen suppleres med rullerende 4-årig økonomiplan som vedtas av havnestyret og av kommunestyret sammen med kommunens økonomiplan. Administrasjonen utarbeider årlige handlingsplaner i forbindelse med budsjettarbeidet.





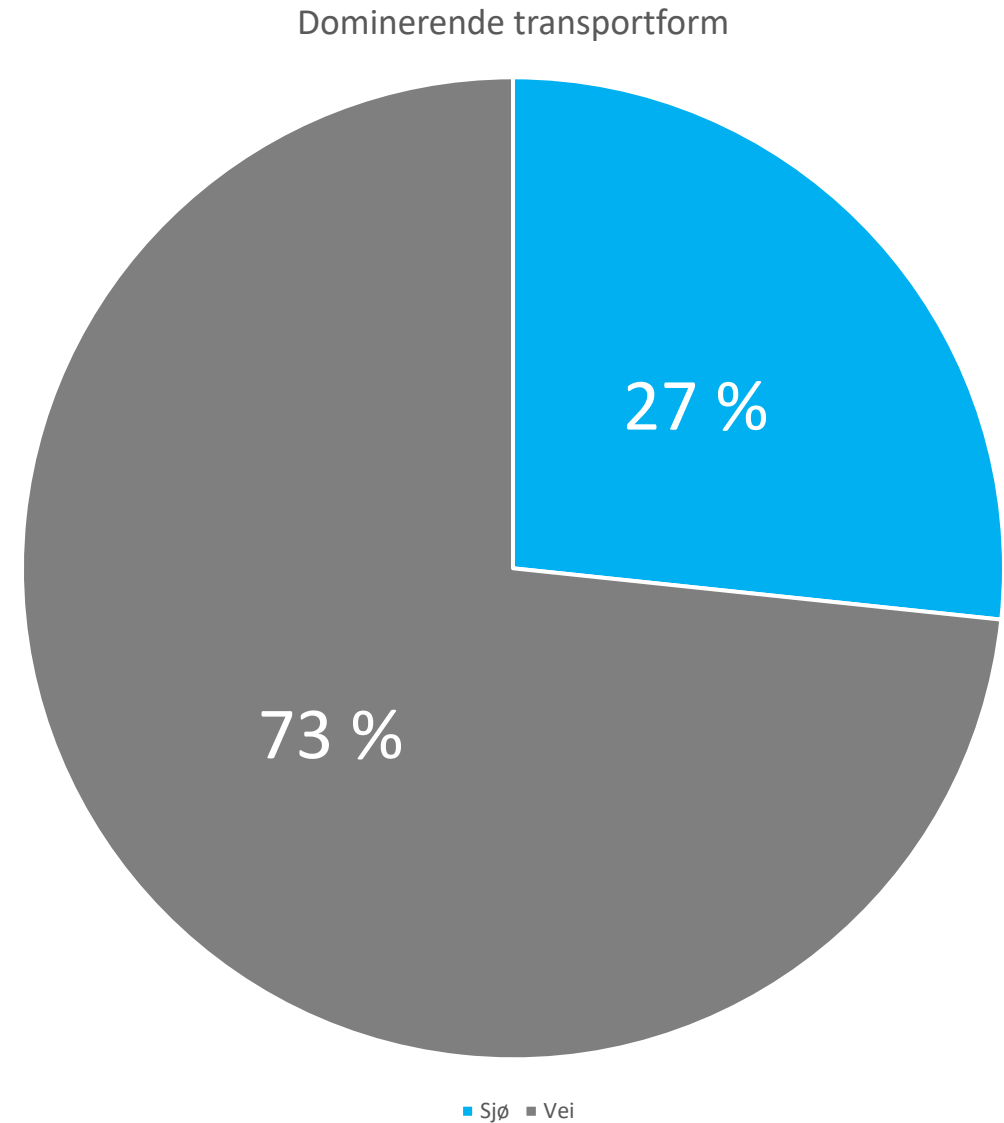
Hovedfunn

- 73% organiserer transporten selv
- Anbudsprosesser er foretrukket prosess ved valg av transportform
- Vei scorer best på generelt omdømme
- Bane oppfattes som mest miljøvennlig av de 3 transportformene
- Sjø oppfattes som det rimeligste alternativet
- Vei er den klart enkleste transportformen å finne transporttilbud i
- 3 regioner representerer 80% av importen



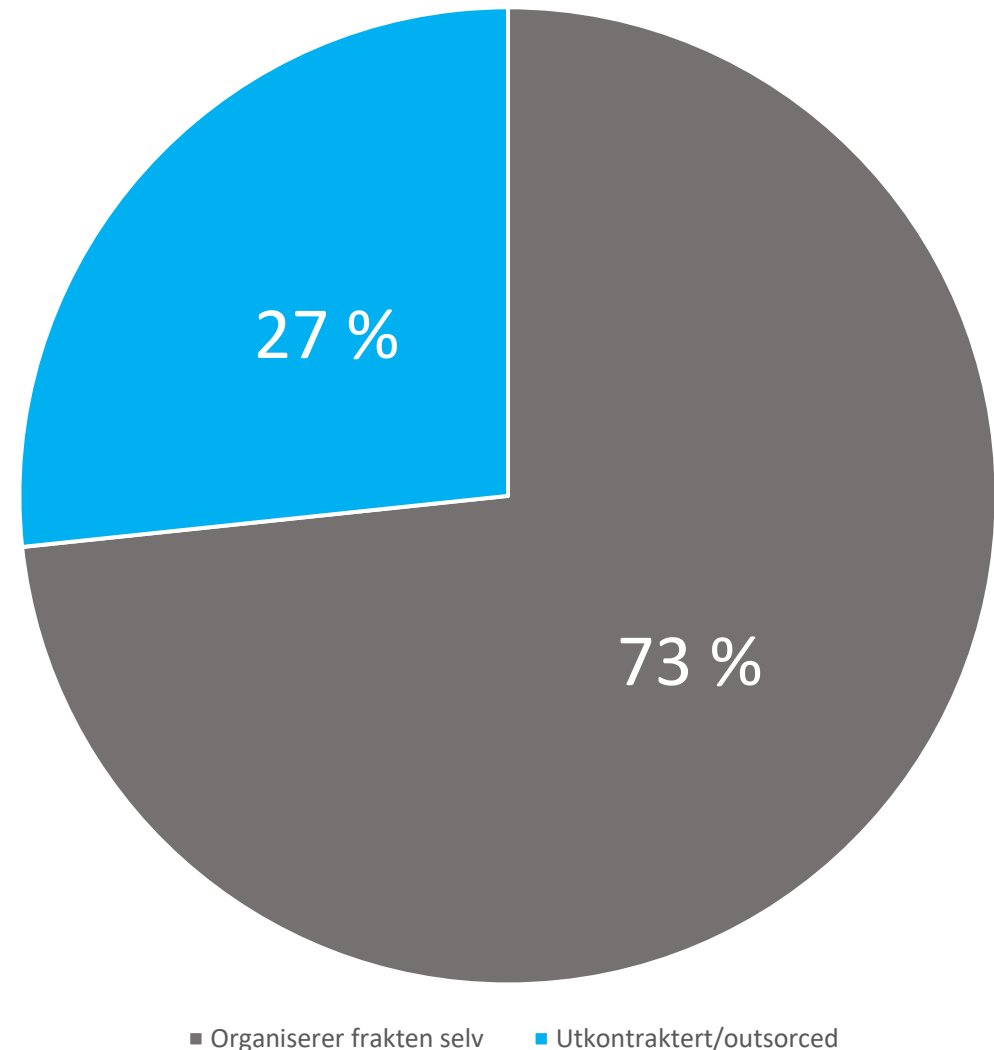
Vei dominerer i valg av transportløsning

- Respondentene har svart på hva som representerer den primære transportformen for deres bedrift.
- Vei representerer 73%
- Bane ikke dominerende transportform hos noen av respondentene



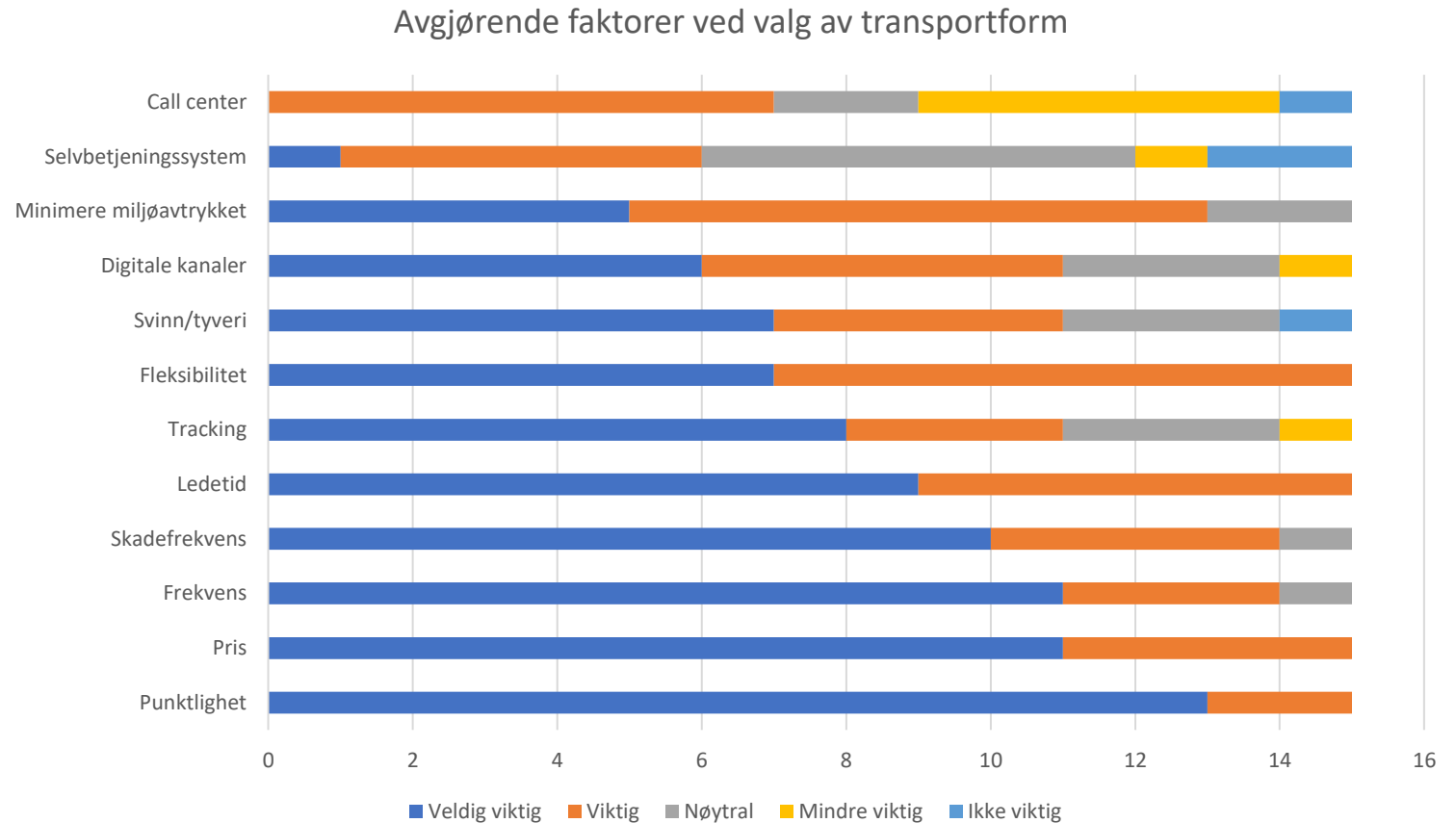
Flertallet organiserer frakten selv

- Flertallet organiserer egen transport (73%)
- Større kontroll over transportbeslutningene
- De som organiserer egen transport foretrekker vei (87 %)
- Viktig å merke seg at vareeier er riktig mottager av informasjon i forbindelse med synliggjøring av sjø-tilbudet.



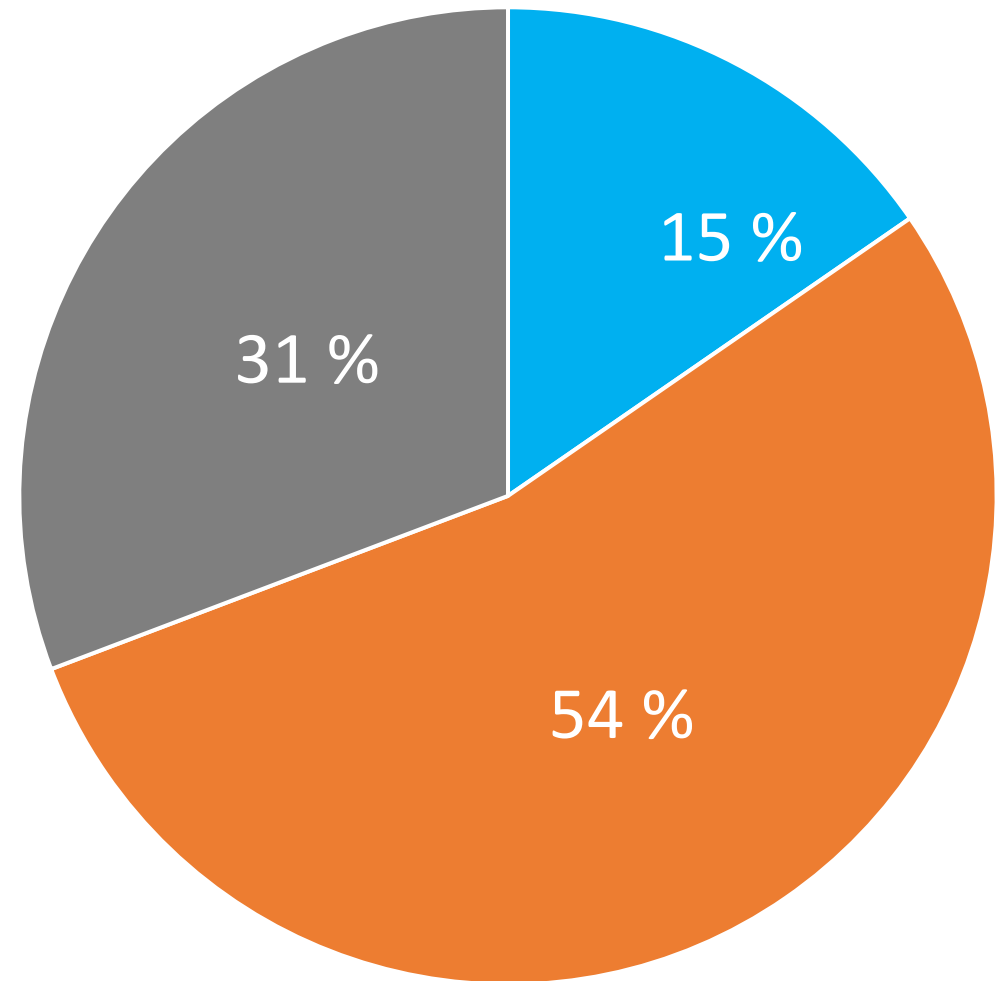
Avgjørende faktorer ved valg av transportform

- De viktigste faktorene ved valg av transportform (i prioritert rekkefølge):
 - Punktlighet
 - Pris
 - Frekvens
- Andre faktorer:
 - Fast kontaktperson
 - 24-timers levering med GDP godkjente leverandører



54 % gjennomfører anbudsprosser ved valg av transportløsning

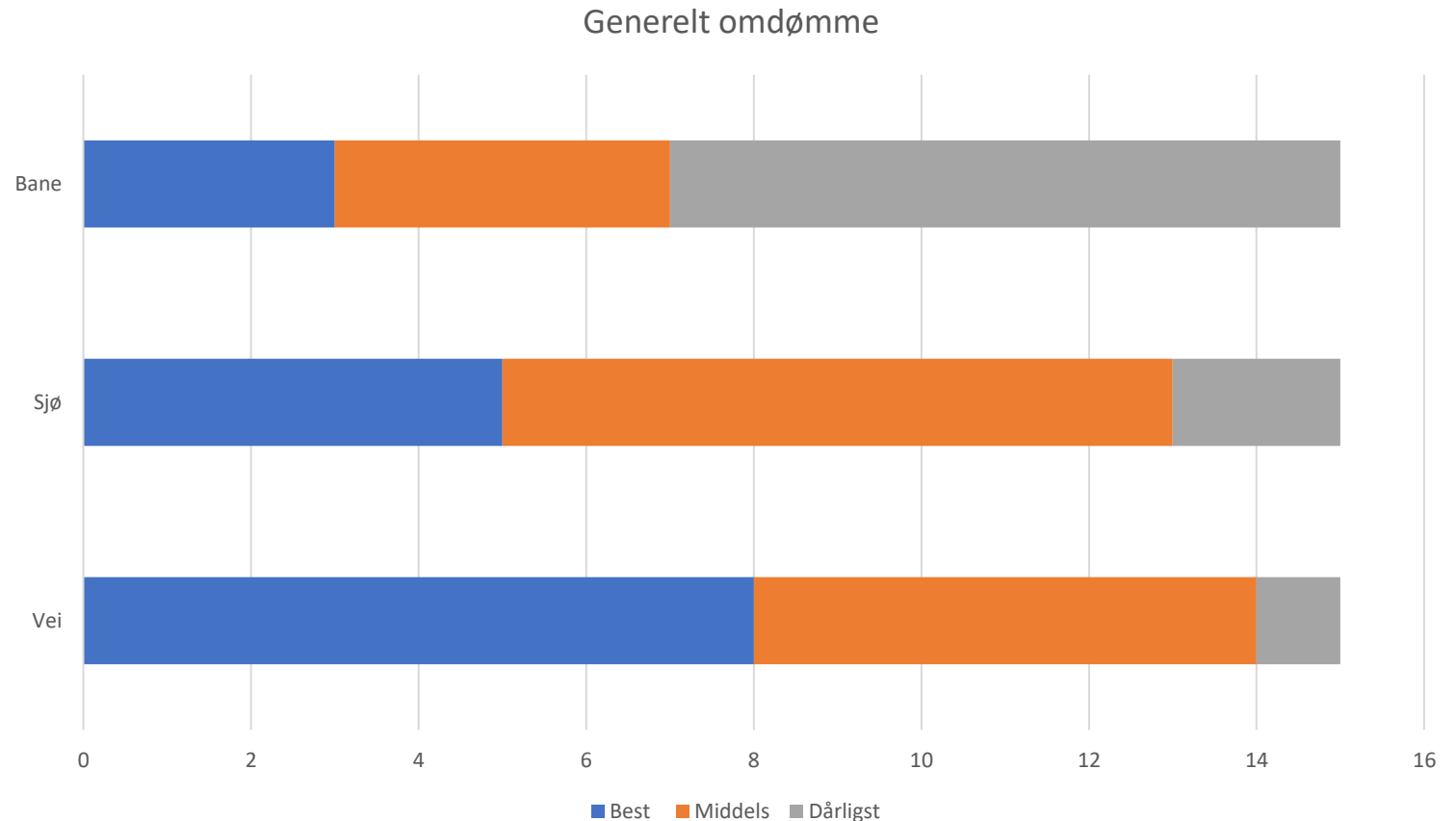
- Anbudsprosser, og «fant informasjonen selv» utgjør 69%, begge beslutningsprosessene har fellestrekk ved at de i all hovedsak gjøres som desktop analyser.
- Andelen som fortsetter med eksisterende leverandører (31%) representerer en konkurranseflate mot sjø. Hvordan gjøre denne gruppen bevisst på sjøveien?



■ Fant informasjon selv ■ Anbudsprossess ■ Fortsatte med eksisterende leverandør(er)

«Why fix something that ain't broken?»

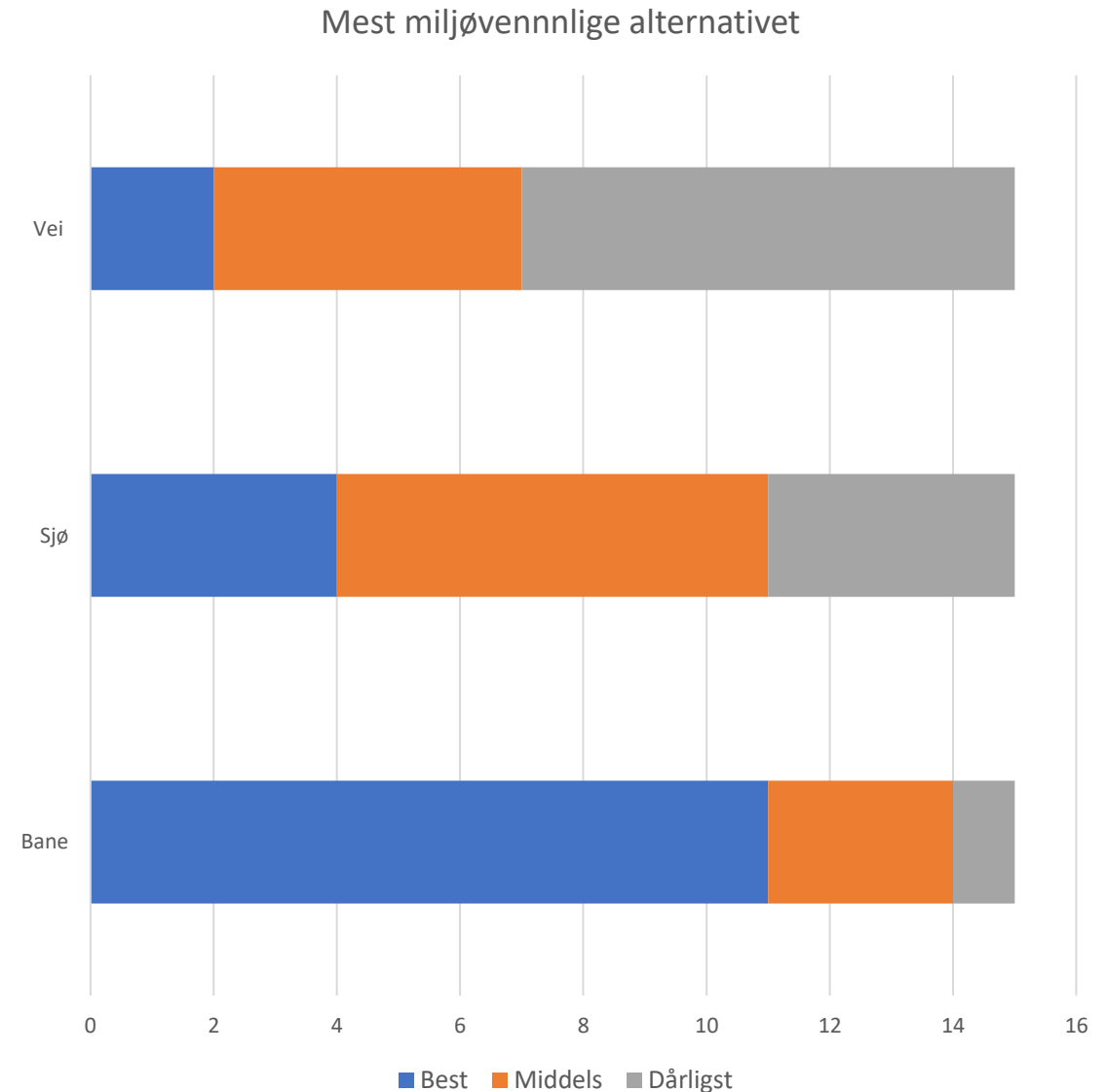
- Vei scorer best blant respondentene på generelt omdømme
- Sjø domineres av en middels oppfattelse av omdømme
- De som scorer vei best har veien som prioritert transportform (88%).
- Kun 40% av de som har rangert sjøveien best har sjø som prioritert transportform.



Bane oppfattes som definitivt mest miljøvennlig av de 3 transportformene

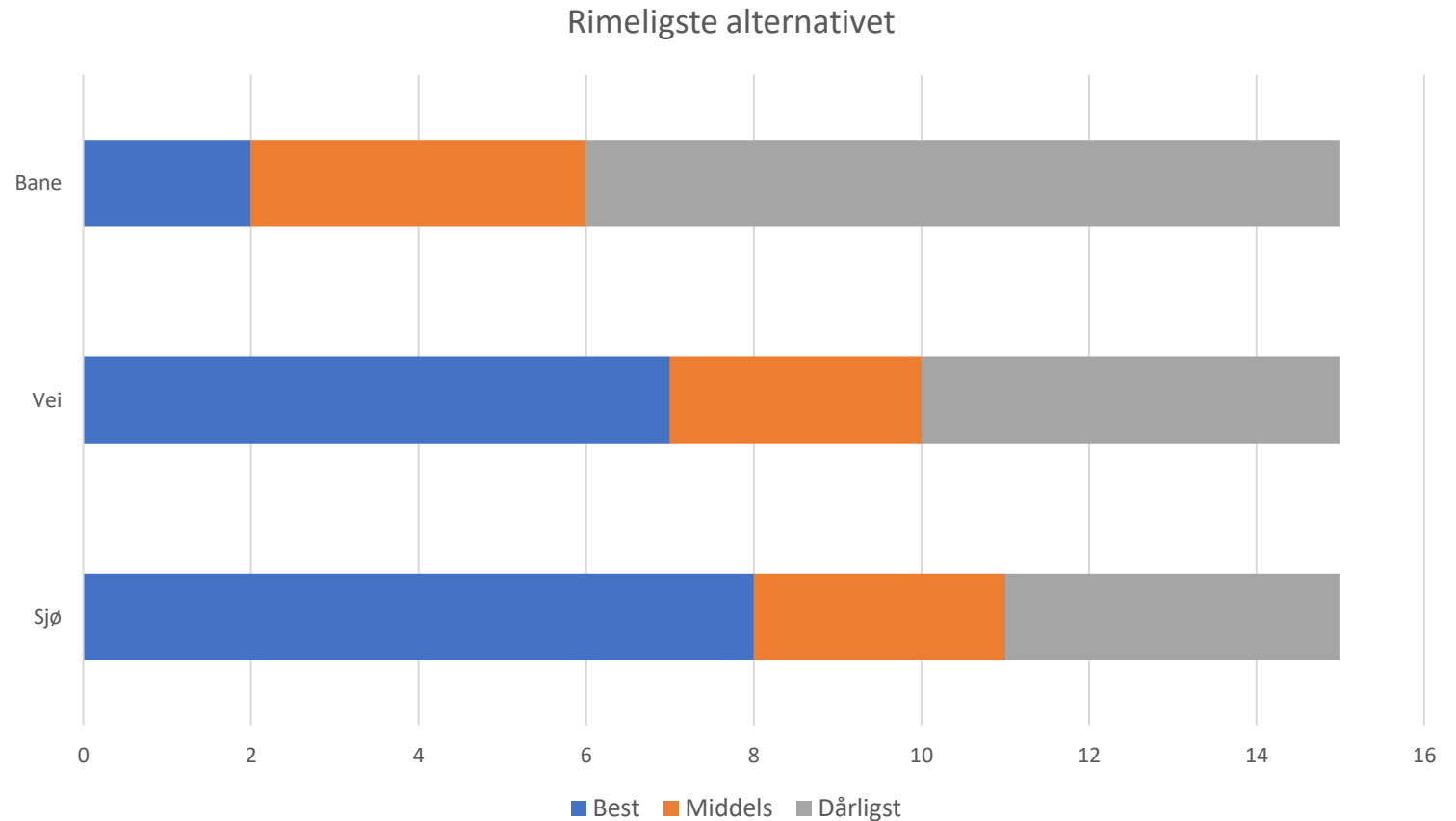
- Vei oppfattes som det dårligste miljøvennlige alternativet
- De som scorer Bane best har vei som dominerende transportform
- Indikerer at Sjø ikke har tatt «top of mind» posisjonen som miljøalternativet.

58



Sjø oppfattes som det rimeligste alternativet

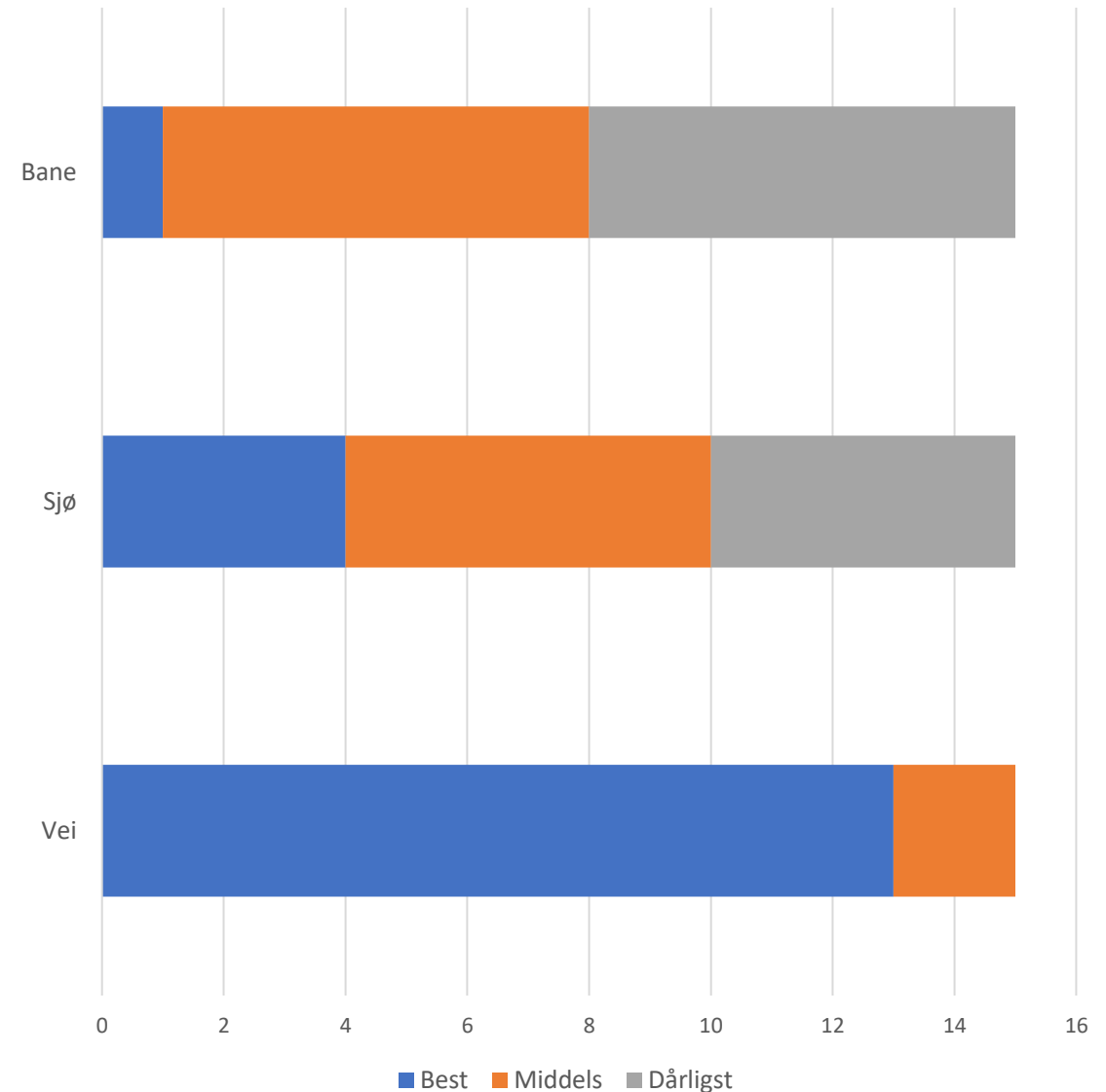
- Sjø oppfattes som rimeligst, men ingen tydelig posisjon vis a vis vei
- Bane oppfattes som det minst rimelige alternativet
- De respondentene som rangerer sjø best er delt mellom vei og sjø som dominerende transportform



Vei oppfattes som den enkleste transportformen å finne transporttilbud i

- Ved Sjø-transport indikeres ingen tydelig oppfattelse, respondentene er delt.
- De som rangerer vei best, har vei som primær transportform, men aktører med sjø har også rangert vei best.
- De som rangerer sjø best har kun sjø som primær transportform

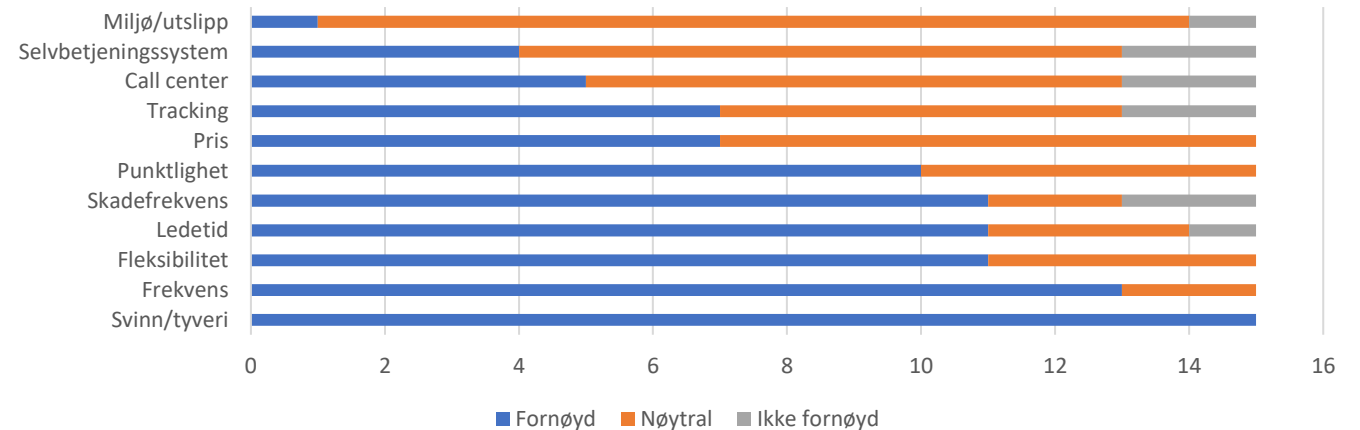
60



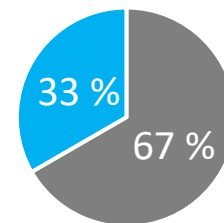
Flertallet fornøyd med dagens transportløsning

- Faktorer
 - Punktlighet (67% fornøyd)
 - Pris (53% fornøyd)
 - Frekvens (87% fornøyd)
- Mest misfornøyd med:
 - Selvbetjeningssystemer
 - Call center
 - Tracking
- Nøytral til miljø/utslipp – kunnskap?

Hvilke faktorer ved dagens transportløsning er dere mest fornøyd med?

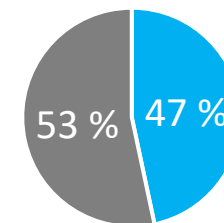


Punktlighet



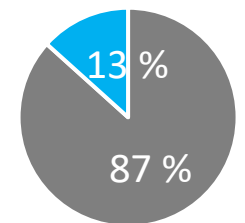
■ Fornøyd ■ Nøytral ■

Pris



■ Fornøyd ■ Nøytral

Frekvens

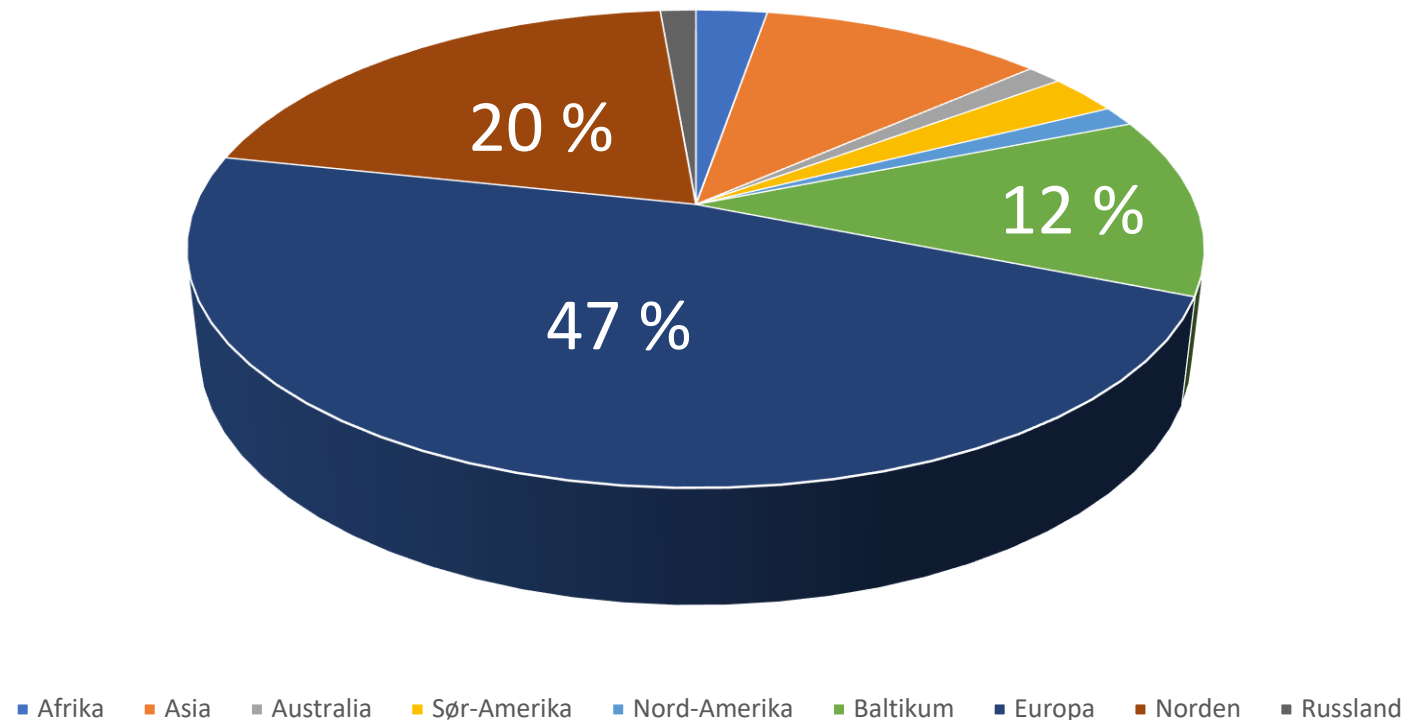


■ Fornøyd ■ Nøytral

Hvor kommer godset fra?

- 3 regioner representerer 80% av importen
- 9 regioner
 - Norden, Baltikum og Europa står for 80 %
- >30 markeder
 - Sverige, Danmark og Kina er representert flest ganger

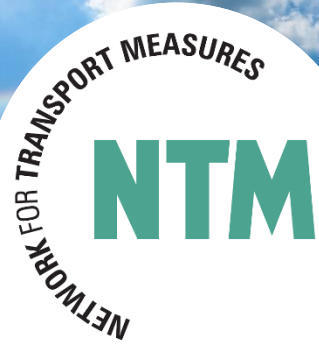
Hvilke regioner importerer dere fra?



Estimert markedspotensial

- Respondentene i undersøkelsen har indikert et månedlig volum på 690 containere
- I møte med en stor vareeier er det løftet frem ønske om sjø løsninger på flere destinasjoner
 - Tyskland - anslagsvis 2.700 containere pr år
 - Frankrike - anslagsvis 740 containere pr år
 - Finland - anslagsvis 140 containere pr år
 - Sum årlig potensial 3.580 containere / ca 298 containere pr mnd
- Totalt estimert månedlig behov 988 containere





64



Miljøanalyse av tre varestrømmer

- Sarpsborg til Freiburg
- Sarpsborg til Wiesbaden
- Sarpsborg til Gaillon

Magnus Swahn, NTM

Jørn Askvik, Shortsea Promotion Centre Norway (SPC-N)

Innholdsfortegnelse

➤ Hovedfunn

- Generelle forutsetninger
- Funn
 - Sarpsborg - Freiburg
 - Sarpsborg - Wiesbaden
 - Sarpsborg – Gaillon
- Forutsetninger og begrepsapparat



Hovedfunn

- Analysen bekrefter store miljømessige gevinster ved å flytte transporten fra vei til en intermodal verdikjede.
- Ved å akseptere lengre ledetider oppnås ytterligere gevinster, som gir lavere utslipp pr km.
- Økt transportlengde gir mulighet til intermodale løsninger og store miljømessige besparelser.
- Analysen viser et besparingspotensial på ca. 60% sammenlignet med lastebil, ved bruk av dagens teknologi (Base case)
- Ved bruk av intermodale transporter vil man erfaringsmessig få en økning i ledetidene

Generelle forutsetninger

Totale utslipp måles i GHG emisjoner (CO₂e wtw = fossil karbondioksid + metan + lystgass)

Beregningen er basert på 1 TEU lastet med 10 tonn

Miljøkalkylen er gjort på tre destinasjoner:

- Sarpsborg til Freiburg
- Sarpsborg til Wiesbaden
- Sarpsborg til Gallion

Sensitivitetsanalysen er basert på slow-steaming (redusert hastighet), operasjonell effektivitet samt valg av drivstoff:

- Direkte lastbil
- Intermodal trafikk (vei/sjø/tog)

Forbedringer utover Baseline case

Nivå

- Baseline (NTMCalc)
- Intermodal Conventional (Slow Steaming)
- Best available technology, BAT (Slow Steaming + LBG)
- I denne analysen er forbedringene kun gjort på sjøsiden for å synliggjøre forbedringspotensialet. En utvidet analyse i NTM calc kan gjøre det for alle 3 transportformene

Innholdsfortegnelse

- Hovedfunn
- Generelle forutsetninger
- **Funn**
 - Sarpsborg - Freiburg
 - Sarpsborg - Wiesbaden
 - Sarpsborg – Gaillon
- Forutsetninger og begrepsapparat



Sarpsborg til Freiburg

Name	From	To	Traffic mode	Distance [	TEU [n]	Position	GHG CO2e [kg/TEU]	Delta	Lead times
Baseline	Sarpsborg	Freiburg	Tractor/trailer	1733	1	1,25	2116		
	Total*						2116	100 %	22 hours
Intermodal basic	Sarpsborg	Moss Havn	Tractor/trailer	37	1	1,25	25		
	Moss Havn	Rotterdam	Container	961	525	1	303		
	Rotterdam	Ludwigshafen	Train	609	26,4	1	243		
	Ludwigshafen	Freiburg	Tractor/trailer	200	1	1,25	271		
	Total						842	-60 %	2d 9h
Intermodal conventional improved	Sarpsborg	Moss Havn	Tractor/trailer	37	1	1,25	25		
(slow steaming)	Moss Havn	Rotterdam	Container	961	525	1	200		
	Rotterdam	Ludwigshafen	Train	609	26,4	1	243		
	Ludwigshafen	Freiburg	Tractor/trailer	200	1	1,25	271		
	Total						739	-65 %	3d 11h
Intermodal BAT	Sarpsborg	Moss Havn	Tractor/trailer	37	1	1,25	25		
(slow steaming+LBG)	Moss Havn	Rotterdam	Container	961	525	1	55		
	Rotterdam	Ludwigshafen	Train	609	26,4	1	243		
	Ludwigshafen	Freiburg	Tractor/trailer	200	1	1,25	271		
	Total						594	-72 %	3d 11h
* Based on one TEU per truck									

Sarpsborg till Wiesbaden

Name	From	To	Traffic mode	Distance [km]	TEU [n]	Position	GHG CO2e [kg/TEU]	Delta	Lead times
Baseline	Sarpsborg	Wiesbaden	Tractor/trailer	1494	1	1,25	1836		
	Total*						1836	100 %	28 hours
Intermodal basic	Sarpsborg	Moss Havn	Tractor/trailer	37	1	1,25	25		
	Moss Havn	Rotterdam	Container	961	525	1	303		
	Rotterdam	Ludwigshafen	Train	609	26,4	1	243		
	Ludwigshafen	Wiesbaden	Tractor/trailer	100	1	1,25	136		
	Total						707	-61 %	2d 7h
Intermodal conventional improved (slow steaming)	Sarpsborg	Moss Havn	Tractor/trailer	37	1	1,25	25		
	Moss Havn	Rotterdam	Container	961	525	1	200		
	Rotterdam	Ludwigshafen	Train	609	26,4	1	243		
	Ludwigshafen	Wiesbaden	Tractor/trailer	200	1	1,25	136		
	Total						604	-67 %	3d 9h
Intermodal BAT (slow steaming+LBG)	Sarpsborg	Moss Havn	Tractor/trailer	37	1	1,25	25		
	Moss Havn	Rotterdam	Container	961	525	1	55		
	Rotterdam	Ludwigshafen	Train	609	26,4	1	243		
	Ludwigshafen	Wiesbaden	Tractor/trailer	200	1	1,25	271		
	Total						594	-68 %	3d 9h
* Based on one TEU per truck									

Sarpsborg till Gaillon

Name	From	To	Traffic mode	Distance [km]	TEU [n]	Position	GHG CO2e [kg/TEU]	Delta	Lead times
Baseline	Sarpsborg	Gaillon	Tractor/trailer	1948	1	1,25	2394		
	Total*						2394	100 %	2d 1h
Intermodal basic	Sarpsborg	Moss Havn	Tractor/trailer	37	1	1,25	25		
	Moss Havn	Rotterdam	Container	961	525	1	303		
	Rotterdam	Gaillon	Tractor/trailer	527	1	1,25	648		
	Total						975	-59 %	1d 15h
Intermodal conventional improved	Sarpsborg	Moss Havn	Truck	37	1	1,25	25		
(slow steaming)	Moss Havn	Rotterdam	Container	961	525	1	200		
	Rotterdam	Gaillon	Tractor/trailer	527	1	1,25	648		
	Total						872	-64 %	2d 8h
Intermodal BAT	Sarpsborg	Moss Havn	Truck	37	1	1,25	25		
(slow steaming+LBG)	Moss Havn	Rotterdam	Container	961	525	1	55		
	Rotterdam	Gaillon	Tractor/trailer	527	1	1,25	648		
	Total						727	-70 %	2d 8h
* Based on one TEU per truck									

Om NTM

- Etablert i 1993 som en nøytral, non-profit organisasjon
- Dekker alle transportmoduser (Jernbane, vei og sjø)
- Alle transport tjenester (frakt og passasjer)
- NTM utvikler og tilbyr:
 - Metodikk og data til bruk i energi- og utslippskalkulasjoner
 - Plattformer og verktøy som gir tilgang til metodikken og dataene
 - Plattformer og verktøy som muliggjør forbedringsmålinger
- Primære målgrupper er rederier og transportfirmaer
- NTM deler aktivt av sin kunnskap gjennom egne web-sider, møter og seminarer



Innholdsfortegnelse

- Hovedfunn
- Generelle forutsetninger
- Funn
 - Sarpsborg - Freiburg
 - Sarpsborg - Wiesbaden
 - Sarpsborg - Gaillon
- **Forutsetninger og begrepsapparat**



Kjøretøy i analysen

- Traktor and trailer
- Regional Container skip
- Elektrisk tog (el EU 27)

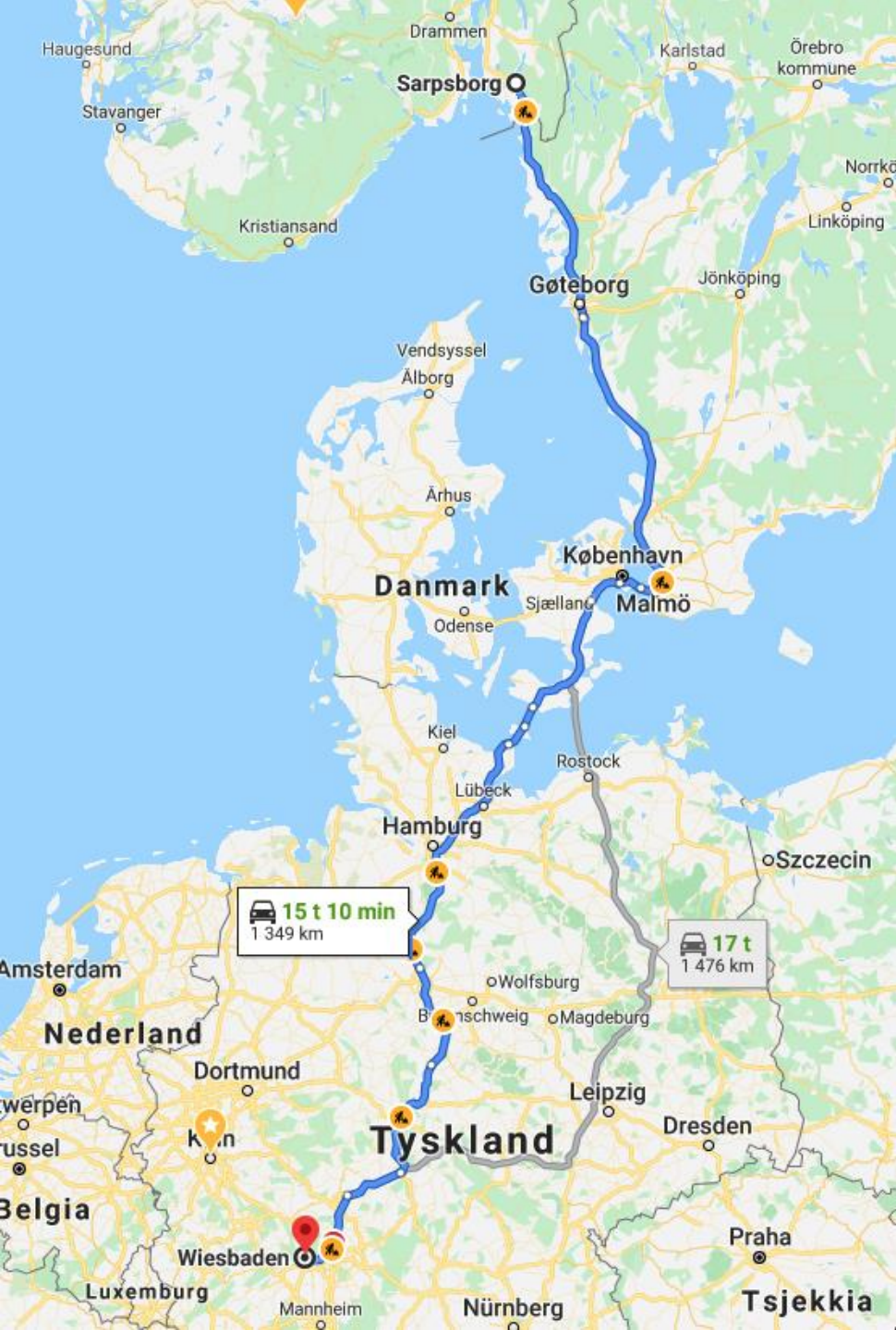


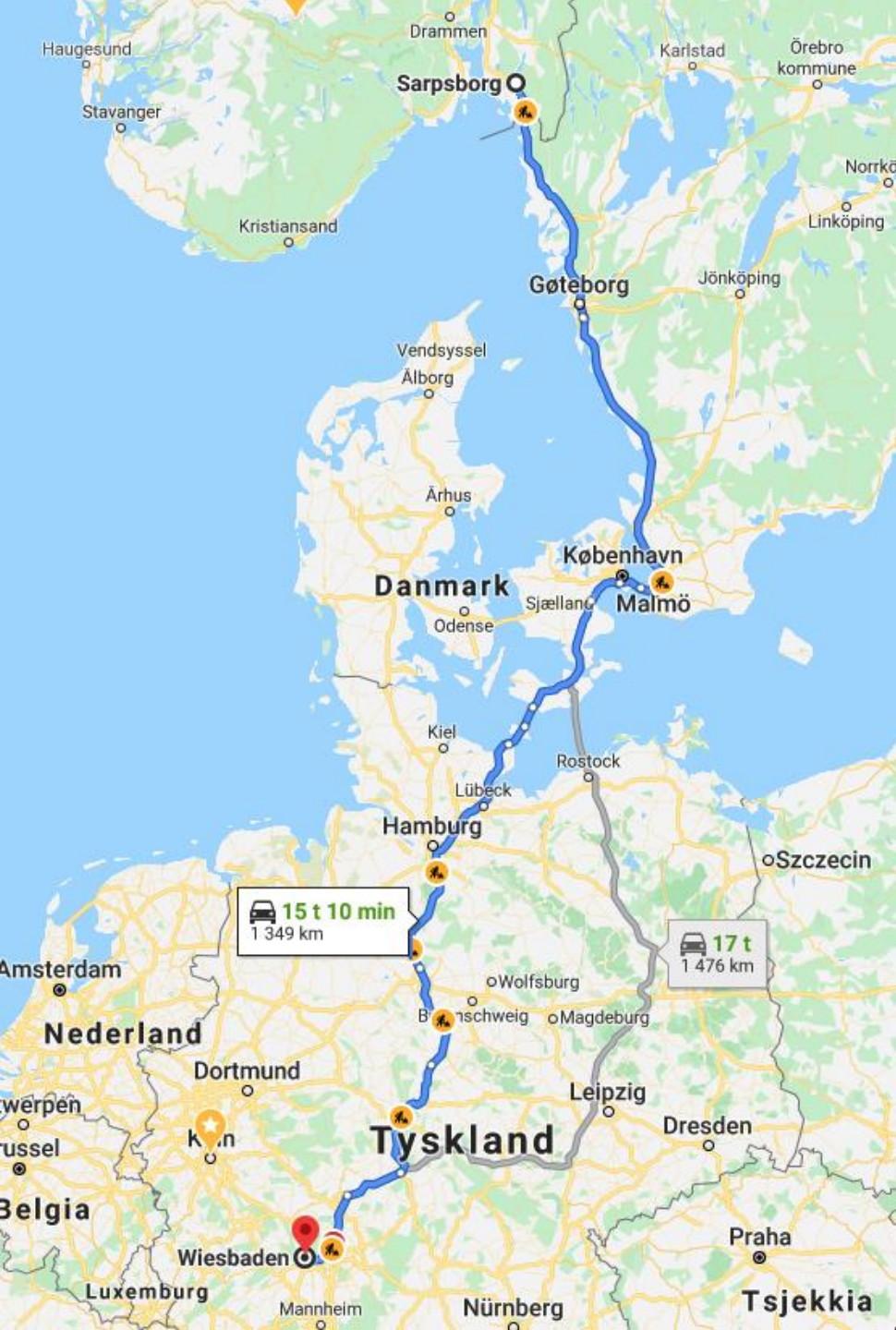
Forutsetninger

- Data om elektrisitet og drivstoff er i denne beregningen basert på samlede forutsetninger som må/kan foredles
- Effekter av "slow-steaming" er basert på studier fra et skip og erfaring fra IMO
- Flytende biogass (LBG) er ikke tilgjengelig for øyeblikket, noe som gjør det sannsynlige valget å være LNG (fossil) uten kjente reduksjoner i CO₂e. Videre er det uklart hvordan "slip" av biogen metangass skal vurderes i beregningen.
- Luftforurensning er ikke inkludert i beregningen der konvensjonell skipsfart presterer dårlig

Forutsetninger for kjøre- hviletid

- Kilde: Google maps – raskeste rute
- En sjåfør
- Kjøre- og hviletid (i.h.t. Norsk regelverk)
 - 4.5 time regnes som en kjøreperiode
 - Daglig kjøreperiode kan ikke være på mer enn 9 timer (unntak ikke hensyntatt i analysen)





78 Kjøretid estimerer

- **Destinasjon Freiburg: 21 timer og 40 min**
 - Total distance 967 km, kjøretid (google maps) 10 timer og 40 minutter
 - Mer en tillatt daglig kjøreperiode på 9 timer, legge til 11 timer hvile
- **Destinasjon Wiesbaden: 28 timer og 10 min**
 - Total distance 1.349 km (google maps) 15 timer og 10 min
 - Rødby - Puttgarden 2 timer (buffer + av/på ferge) + 45 min seiling (ikke inkludert i kjøreperiode)
 - Mer en tillatt daglig kjøreperiode på 9 timer, legge til 11 timer hvile
- **Destinasjon Gaillon: 44 timer**
 - Total distance 1.842 km (google maps) 20 timer
 - Rødby - Puttgarden 2 timer (buffer + av/på ferge) + 45 min seiling (ikke inkludert i kjøreperiode)
 - Mer en tillatt daglig kjøreperiode på 9 timer, legge til 22 timer hvile

Forutsetninger (forts.)

Fyllingsgrad og tom posisjonering har store usikkerheter.

- **Antagelser i beregningene:**
 - Truck 25 % posisjonerings transport (NTM)
 - Containerskip 70 % utnyttelsesgrad på rundtur (IMO)
 - Jernbane 60% utnyttelsesgrad på rundtur (UIC)
- Lastebil er beregnet med en TEU

Begrepsapparat

BEGREP	DEFINISJON
NTM	www.transportmeasures.org
GHG	Greenhouse gases
CO ₂ e	Koldioixdekvivalenter baseras på GWP
GWP	Global warming potential där CO ₂ = 1
wtw	well to wheel (well to propeller), = well to tank+ tank to wheel
LBG	Liquified biogas
LNG	Liquified natural gas (fossil)
TEU	20 fots container