

Innkalling til havnestyremøte for Moss Havn KF

Møte nr : 1/2021
Møte dato: 26.01.2021 kl.08.00
Møte sted: Teams – nærmere innkalling kommer senere via Outlook

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.

Leder i Mossregionens Næringsforum Yngvar Trandem informerer om selskapet.

Til behandling foreligger følgende saker:

Saker:		Side:
Nr. 1:	Møteprotokoll fra havnestyremøte den 18.12.2020 ligger vedlagt og skal signeres.	1
Nr. 2:	Godkjenning av innkalling og saksliste.	-
Nr. 3:	Saker til eventuelt.	-
Nr. 4:	Nytt økonomireglement for Nye Moss Kommune	3
Nr. 5:	Fusjon Grennport AS	22
Nr. 6:	Lovlighetsklage Budsjet 2021	26

Orienteringer fra havneadministrasjonen:

- Orientering ankesak søksmål fra T. Engene AS

Med vennlig hilsen
Liv Grete Øyan Moe

Sekretær i havnestyret
Moss Havn KF



Vår.ref. 20/144 -

Protokoll fra styremøte Moss Havn KF

Møte nr. 28/2020
Møtedato: 18.12.2020 kl. 08.00
Møtested: Digitalt på teams

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 (medlem)
 Erlend Wiborg (medlem)
 Kristin Lind-Larsen (medlem)
 Birger L. Harveg (ansattes repr.)
 Ulf Raab (bruker repr.)

Fra havneadm. møtte:

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

Møtet ble satt klokken 08.05.

Til behandling foreligger følgende meldinger saker:

Saker	
Nr. 31:	Signering av møteprotokoll fra forrige havnestyremøte.
Vedtak:	Protokollen fra møte den 01.12.2020 er signert.
Nr. 32:	Godkjenning av innkalling og saksliste.
Vedtak:	Godkjent
Nr 33. :	Saker til eventuelt
Vedtak:	Ingen saker
Nr.34:	Forskrift om innkreving av farvannsavgift for Moss Havn KF
Havnesjefens forslag til innstilling:	Havnestyret vedtar Forskrift om innkreving av farvannsavgift for Moss havn med gyldighetsdato fra og med 1. januar 2021
Møtebehandling:	Havnesjef Øystein H. Sundby orienterte om saken.
Vedtak:	Enstemmig vedtatt.

Møtet ble hevet kl. 08.15.

Neste havnestyremøte holdes tirsdag den 26. januar kl. 08.00.

Rett avskrift bevitnes:

Havnestyrets underskrifter:

Line Håkensen



SAK 4/2021 – ØKONOMIREGLEMENT FOR MOSS KOMMUNE

HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:

Økonomireglement for Moss kommune tas til orientering.

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

Økonomireglement for Moss kommune – foreløpig versjon

SAKSUTREDNING:

SAKSBEHANDLER: Line Håkensen

SAKSOPPLYSNINGER:

Økonomireglementets formål er å fastlegge de overordnede prinsippene for økonomiforvaltningen. Reglementet gjelder for Moss kommune, kommunale foretak og interkommunale selskaper hvor Moss kommune er vertskommune.

Økonomireglementet er basert på tidligere reglement i Moss kommune, men med kommunesammenslåing pr. 01.01.2020 og i tillegg ny kommunelov gjeldende fra samme dato er det behov for å oppdatere reglementet til ny organisasjon og gjeldende lovverk.

Moss Havn KF har deltatt i prosessen med å utarbeide/oppdatere nytt økonomireglement for å ivareta foretakets økonomiforvaltning.

For Moss Havn KF vil nytt økonomireglement ikke ha noen vesentlige konsekvenser eller endringer for økonomiforvaltningen i foretaket.

Moss kommune behandler reglementer i formannskapet 02.02.2021 og i kommunestyret 16.02.2021. Når reglementet er vedtatt av kommunestyret vil administrasjonen implementere det som styrende dokument for virksomheten i Moss havn.

MILJØKONSEKVENSER:

Ingen

KONKLUSJON:

Administrasjonen konkluderer i tråd med innstilling

Økonomireglement
for
Moss kommune

Innholdsfortegnelse

Kapittel 1 Reglementets formål og virkeområde.....	3
1.1 Formål og rammebetingelser.....	3
1.2 Generelle rammer for kommunens økonomiforvaltning	4
1.3 Overordnede prinsipper.....	4
Kapittel 2 Plan og styringsdokumenter.....	4
2.1 Handlings- og økonomiplan (økonomiplan)	5
2.2 Årsbudsjett.....	7
2.3 Virksomhetenes budsjettarbeid	7
Kapittel 3 Budsjettoppfølgning og rapportering	8
3.1 Fagsystemer for regnskap, budsjett og økonomistyring.....	8
3.2 Tertialrapportering.....	8
3.3 Årsregnskap.....	9
3.4 Årsberetning.....	10
3.5 Nasjonal rapportering – KOSTRA.....	10
3.6 Budsjettendringer	10
3.7 Re-budsjettering av investeringer	11
3.8 Rapportering investeringsprosjekter	11
4. Fullmakter og disponering av budsjett.....	12
4.1 Kommunestyret.....	12
4.2 Formannskap, hovedutvalg, administrasjonsutvalg og kontrollutvalg.....	12
4.3 Kommunedirektør/daglig leder	12
4.4 Styrene for de kommunale foretakene.....	13
Kapittel 5 Avskrivning av tap.....	13
Kapittel 6 Avsetning til og bruk av fond	14
6.1 Disposisjonsfond (frie midler)	14
6.2 Bundne drifts- og investeringsfond/øremerkede midler.....	14
6.3 Ubundet investeringsfond.....	14
Kapittel 7 Inntekter og gebyrer	15
7.1 Kommunale betalingstjenester/gebyrer	15
7.2 Prising av ikke-lovpålagte tjenester	15
Kapittel 8 Internkontroll	15
8.1 Internkontroll – kommunedirektør/daglig leder sitt overordnede ansvar	15
8.2 Internkontroll – ledelse og styring	16
8.3 Internkontroll – ekstern og intern varsling.....	16
8.4 Internkontroll – rapportering	16
Kapittel 9 Etikk og antikorrupsjon.....	17

9.1 Forebygging av korrupsjon og økonomiske misligheter	17
9.2 Samfunnsansvar og bærekraft	17
Kapittel 10 Ikrafttreden.....	17

Kapittel 1 Reglementets formål og virkeområde

1.1 Formål og rammebetingelser

Økonomireglementets formål er å fastlegge de overordnede prinsippene for økonomiforvaltningen, samt sikre at det utarbeides helhetlige, samordnede og realistiske planer for egen virksomhet og økonomi, samt lokalsamfunnets utvikling.

Økonomireglementet gjelder for Moss kommune, kommunale foretak og interkommunale selskaper hvor Moss kommune er vertskommune.

Økonomireglementet skal videre bidra til at kommunen forvalter økonomien slik at det økonomiske handlingsrommet blir ivaretatt over tid.

Utgangspunktet for reglementet er rammer og retningslinjer som følger av:

- Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven)
- Lov om planlegging og byggesaksbehandling, kapittel 11
- Forskrift om økonomiplan, årsbudsjett, årsregnskap og årsberetning for kommuner og fylkeskommuner mv.
- Forskrift om rapportering for kommuner og fylkeskommuner mv. (KOSTRA-forskriften)
- Forskrift om beregning av samlet selvkost for kommunale og fylkeskommunale gebyrer (selvkostforskriften)
- Havne- og farvannsloven

I tillegg til nevnte sentrale lover og forskrifter kommer også kommunes egne reglementer, vedtekter og retningslinjer – herav;

- Delegasjonsreglement Moss kommune
- Administrativt delegeringsreglement Moss kommune
- Vedtekter for Moss Havn KF og MKEiendom KF
- Rutine for attestasjon og anvisning
- Rutine for avskrivning av tap
- Finansreglement
- Anskaffelsesreglement
- Etiske retningslinjer
- Retningslinjer for antikorrupsjon
- Styringsdokument for kommunedirektørens internkontroll

Listen over er ikke uttømmende.

Videre vises det til GKRS – Foreningen for god kommunal regnskapsskikk, som har en sentral rolle i forhold til budsjett- og regnskapsprinsipper.

Kommunedirektør gis fullmakt til å gjennomføre endringer i reglementet iht. endringer i delegasjonsreglement Moss kommune, administrativt delegeringsreglement eller endringer som er av annen teknisk eller administrativ karakter.

Reglementet skal vedtas minst en gang i hver kommunestyreperiode.

1.2 Generelle rammer for kommunens økonomiforvaltning

Moss kommunes skal forvalte sin økonomi på en forsvarlig og effektiv måte, og på den måten legge til rette for en best mulig utnyttelse av kommunens samlede ressurser. De folkevalgte skal sikres pålitelig og tilstrekkelig styringsinformasjon som grunnlag for sine beslutningsprosesser.

Moss kommune har nulltoleranse for korrupsjon og økonomiske misligheter. Innbyggerne skal være trygg på at kommunen ivaretar fellesskapets beste, basert på demokratiske prosesser, rettferdig utøvelse av lokal myndighet og pålitelig forvaltning av kommunens ressurser.

1.3 Overordnede prinsipper

- Moss kommune skal ha en robust og bærekraftig økonomiforvaltning
- Økonomiforvaltningen skal ha et langsiktig perspektiv, som grunnlag for stabilitet og forutsigbarhet når det gjelder kommunens økonomiske handlingsrom
- Økonomistyringen skal sikre kvaliteten i tjenestetilbudet til kommunens innbyggere
- Analyser skal sikre kostnadseffektiv tjenesteproduksjon
- Kontrollrutiner skal redusere risikoen for avvik fra fastsatte mål og rammer
- Internkontroll skal sikre etterlevelse av lover og forskrifter
- Åpenhet og refleksjon skal bidra til etisk forsvarlige holdninger og handlinger

Kapittel 2 Plan og styringsdokumenter

Kommunedirektør skal årlig legge fram;

- Handlings- og økonomiplan, samt
- Årsbudsjett

Kommunestyret skal innen årets utgang behandle og vedta handlings- og økonomiplan for de fire neste årene, samt årsbudsjett for det kommende året. Handlings- og økonomiplan, samt årsbudsjett behandles og vedtas samlet, hvorav årsbudsjett er det første året i økonomiplan.

For å sikre helhetlig styring av Moss kommune implementeres kommunale foretak i handlings- og økonomiplan, samt årsbudsjett for Moss kommune. Det betyr at det ikke skal behandles og vedtas egne handlings- og økonomiplaner samt budsjett for kommunale foretak. Se for øvrig kapittel 4 «Fullmakter og disponering av budsjett».

Handlings- økonomiplan, samt årsbudsjett er styrende for kommunal- og stabsområdene, samt kommunale foretak sine planer og aktiviteter så snart det er vedtatt av kommunestyret.

2.1 Handlings- og økonomiplan (økonomiplan)

Kommunedirektør skal årlig legge frem handlingsprogram iht. plan- og bygningsloven § 11-1 fjerde ledd, samt økonomiplan med årsbudsjett iht. kommunelovens §§ 14-3 og 14-4. Handlingsprogrammet skal innarbeides i økonomiplan og det første året i økonomiplanen er bindende årsbudsjett for kommende 4-årsperiode.

Kommunestyret skal innen årets utgang behandle og vedta handlings- og økonomiplan (heretter kalt økonomiplan) for de neste fire årene og årsbudsjettet for det kommende året. Arbeidet med økonomiplanen skal følge de frister som fremkommer av kommuneloven § 14-3, og oppstillings- og dokumentasjonskrav til budsjettet som følger av kommuneloven § 14-4.

Økonomiplanen omfatter hele kommunens virksomhet både drift og investering, og skal ta stilling til langsiktige utfordringer, mål og strategier for kommunesamfunnet som helhet og kommunen som organisasjon, jfr. kommuneloven § 14-4. Økonomiplan gir grunnlaget for kommunens prioriteringer av ressurser, planleggings- og samarbeidsoppgaver, og konkretiserer tiltak innenfor kommunens økonomiske rammer.

Økonomiplanen skal gi en realistisk oversikt over sannsynlige inntekter, forventede kostnader og prioriteringer over hele 4-årsperioden og skal settes opp i balanse, være realistiske, fullstendige og oversiktlige.

Økonomiplan skal vise;

- kommunestyrets prioriteringer, bevilgninger, mål og forutsetninger
- utvikling i kommunens økonomi og risikovurdering av denne
- finansielle måltall (handlingsregler) iht. kommuneloven §14-2
- miljø- og klimabudsjett
- planlagte investeringsprosjekter med finansiering og driftskonsekvenser
- utviklingen i rente- og avdragsbelastningen
- utviklingen i langsiktig gjeld
- utviklingen i disposisjonsfond
- likviditetsvurdering
- oversikt over overføringer til/fra kommunale foretak

Moss kommune framlegger økonomiplan inklusive årsbudsjett samlet for kommunestyret på rammenivå og det vedtas på budsjettområder ¹. Gjeldende struktur for budsjettområdene vil fremgå av bevilgningsoversikt drift § 5-4, 2. ledd. Sentrale budsjettposter ²vedtas i henhold til bevilgningsoversikt drift § 5-4, 1. ledd.

Økonomiplan har et 4-årig perspektiv, rulleres årlig og vedtas før årsskiftet.

Kommunestyret skal ved behandlingen av økonomiplanen fastsette finansielle mål for den langsiktige styringen av kommunens økonomi, jfr. kommuneloven §14-2.

¹ Med budsjettområder foreslås et sett av enheter og stabsområder som sorterer inn under en felles overbygning. Den økonomiske aktiviteten begrenses av den rammen som er vedtatt for budsjettområdet. Eksempelvis er et kommunalområde et budsjettområde, med underbudsjettområder på enhetsnivå. Direktør disponerer på tvers av sine underbudsjettområder. Kommunestyret disponerer på tvers av hovedbudsjettområder og underbudsjettområder.

² Sentrale budsjettposter er her skatt på inntekt og formue, eiendomsskatt, rammetilskudd, generelt statstilskudd vedrørende flyktninger, vertskommunetilskudd o.l., samt finansinntekter inkludert utbytte og finansutgifter.

Innstillingen fra formannskapet skal legges ut til alminnelig ettersyn minst 14 dager før kommunestyret skal behandle handlings- og økonomiplan, inklusive årsbudsjett.

Drift

Kommunestyret vedtar driftsbudsjettet som netto rammebevilgning ³ (brutto driftsutgifter – inntekter tilknyttet rammeområdene) fordelt på budsjettområder, samt tar stilling til disponering av netto driftsresultat. I tillegg vedtas budsjettramme for sentrale inntekter og finansielle poster.

Investering

Hva som er investeringer kontra driftskostnad skal følge bestemmelser i lov, forskrift og god kommunal regnskapsskikk. Investeringer er i denne sammenheng definert som anskaffelse av varige driftsmidler over 100 000 kroner, inklusive merverdiavgift, med en forventet økonomisk levetid på minimum 3 år. Hvorvidt en anskaffelse er en investeringsutgift eller en driftsutgift må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Som investeringsutgifter regnes:

- Anskaffelse av eiendeler som er bestemt til varig eie eller bruk, og som er av vesentlig verdi.
- Påkostning på eksisterende varige driftsmidler, som er av varig og vesentlig verdi.

I beløpsgrensen på 100 000 kroner inngår alle utgifter knyttet til anskaffelsen. Dette inkluderer også utgifter til bruk av egne ansatte og rentekostnader.

Merverdiavgiftkompensasjon tilfaller ikke det enkelte prosjekt, men inngår som en del av kommunens finansiering av de samlede investeringsutgiftene.

Investeringsdelen av økonomiplan og årsbudsjett vedtas per budsjettområde med en særskilt investeringsramme per prosjekt. Investeringsprosjektene skal synliggjøre:

- Formålet med investeringen – herav også koblinger til vedtatte planer, strategier og mål
- Beskrivelse av investeringen
- Total investeringskostnad, samt fordeling per år
- Årlige driftskostnader inkludert finansieringskostnader

Kommunestyret vedtar investeringer som enten;

1. Bevilgning til enkeltprosjekter:

For eksempel større investeringer i skole, barnehage, store infrastrukturprosjekter, etc., med kostnadsramme som kan løpe over flere år.

2. Rammebevilgninger:

Gruppe av mindre enkeltprosjekt som har en samlebevilgning i budsjettet. For eksempel kjøp av boliger, prosjekter innen vann og avløp, oppgradering av eiendom, IKT, inventar og utstyr o.l.

Eventuelle merinntekter gjennom eksterne inntekter o.l. kan ikke benyttes uten vedtak i kommunestyret. Det samme gjelder gaver.

³ *Nettobevilgning*: Øvre ramme for utgifter og avsetninger med fradrag for inntekter og bruk av avsetninger som hører hjemme innenfor et kommunal- eller stabsområde.

Kommunedirektør/daglig leder kan omfordele fra driftsbudsjett til investeringsbudsjett med opp til kr 4 mill. per år.

Veileder/rutine for investeringsprosjekter

Kommunestyret skal vedta en felles veileder/rutine som gjelder investeringer både i kommunens basisorganisasjon og i kommunale foretak. Det skal også utarbeides rutiner for samhandling mellom Moss kommune og foretakene tilknyttet investeringsprosjekter. Veileder/rutine er et viktig element i den samlede virksomhetsstyringen og styring innenfor fastsatte økonomiske rammer. Tydelige krav til utredninger, beslutningspunkter og krav til dokumentasjon i forhold til fremdrift, risiko, økonomi, organisering og konsekvenser for tjenestene, skal bidra til bedre beslutningsgrunnlag og styring av investeringsprosjekter.

2.2 Årsbudsjett

Årsbudsjettet er en bindende plan for kommunens bruk av midler og anvendelsen av disse i budsjettåret.

Kommunestyrets budsjettvedtak danner grunnlaget for politiske prioriteringer og disposisjoner i budsjett- og regnskapsåret. Prioriteringene samt målsettinger og premisser som budsjettet bygger på, skal komme tydelig fram.

Årsbudsjettet skal settes opp i balanse og være realistisk, fullstendig og oversiktlig. All bruk av midler i årsbudsjettet skal ha dekning i årets tilgang på midler.

Vedtaket om årsbudsjett skal angi hvor mye lån som skal tas opp i budsjettåret og spesifiseres iht. lov og forskrift.

Utviklingen i kommunens økonomi og utviklingen i gjeld og andre vesentlige langsiktige forpliktelser skal framgå av økonomiplan.

2.3 Virksomhetenes budsjettarbeid

Basert på kommunestyrets budsjettvedtak utarbeider kommunedirektør/daglig leder økonomiske rammer for hver budsjettenhet. Detaljerte budsjetter og virksomhetsplaner ⁴ utarbeides på laveste nivå i organisasjonen.

⁴ *Virksomhetsplan* fordeler tiltak, aktiviteter, verbale vedtak o.l. til den enkelte virksomhet. Altså en viderefordeling av oppgaver/aktiviteter for å nå målene for det kommende året.

Kapittel 3 Budsjettoppfølgning og rapportering

Kommunedirektør/daglig leder skal rapportere til kommunestyret tre ganger per år – herav;

- 1. tertialrapport
- 2. tertialrapport
- Årsberetning, inkludert årsregnskap

I tillegg skal kommunedirektør rapportere økonomisk status til formannskapet fortløpende.

3.1 Fagsystemer for regnskap, budsjett og økonomistyring

Kommunedirektør/daglig leder sitt ansvar for løpende rapportering innebærer at administrasjonen skal ha kontroll på:

- eksisterende og mulige budsjettoverskridelser, og årsaken til disse
- merinntekter og mindreforbruk som vil innebære en innsparing i forhold til budsjett
- eventuelle feilbudsjetteringer mellom drifts- og investeringsbudsjett
- eventuelle feilføringer i regnskapet
- andre forhold som avviker fra budsjettforutsetningene

Kommunens fagsystemer for regnskap, budsjett og økonomistyring skal ha hensiktsmessig funksjonalitet. Det må være lagt til rette for at ledere med økonomiansvar og enhet økonomi til enhver tid kan følge utviklingen i regnskap mot budsjett, slik at eventuelle avvik oppdages så tidlig som mulig og korrigerende tiltak iverksettes så raskt som mulig.

Enhet økonomi og enhet HR skal holde oversikt over og ha beskrivelse av hvordan forsystemer genererer økonomiske transaksjoner som påvirker økonomisk rapportering.

3.2 Tertialrapportering

Kommunedirektør/daglig leder skal rapportere til kommunestyret om utviklingen i inntekter og utgifter, sammenholdt med årsbudsjettet. Hvis utviklingen tilsier vesentlige avvik, skal kommunedirektør/daglig leder foreslå endringer i årsbudsjettet, jf. kommuneloven § 14-5 tredje ledd.

Det rapporteres for hvert tertial; 1. og 2. tertialrapport. Tertialrapportene skal gi en helhetlig oversikt over den økonomiske status, inklusive prognose for budsjettåret. Rapportene skal inneholde oppstillinger som viser justert budsjett, samt regnskap hittil i år. Det skal rapporteres både på driftsbudsjettet og investeringsbudsjettet.

Tertialrapportene skal også inneholde rapportering i forhold til virksomheten for øvrig – herav;

- Verbale vedtak
- Status ift. vedtatte tiltak
- Sykefravær/medarbeideroppfølging
- Status innenfor kommunal- og stabsområder/rammeområder
- Mål/KPI'er

- Internkontroll iht. styringsdokumentet for kommunedirektørens internkontroll

Listen over er ikke uttømmende.

Videre bør ordføreren i samme sak rapportere tilbake til kommunestyret om hvordan den delegerte myndigheten i henhold til kommuneloven § 6-1 er benyttet.

For investeringsprosjekter rapporteres det på økonomisk status, fremdrift og risiko. I tertialrapportene foreslår også kommunedirektør/daglig leder eventuelle endringer i forhold til årets budsjett, herunder justering av rammer i forhold til prosjektenes faser og konsekvensene for økonomiplanperioden. I de tilfeller det er vesentlige avvik, skal det fremmes forslag om korrigerende tiltak. Tiltakene skal beskrive eventuelle konsekvenser for tjenestetilbudet til innbyggerne, samt økonomiske konsekvenser for kommunen.

For øvrig henvises til Moss kommunes delegasjonsreglement.

3.3 Årsregnskap

Moss kommune skal utarbeide følgende årsregnskap, jf. kommuneloven § 14-6:

- a) regnskap for kommunekassen
- b) regnskap for hvert kommunalt foretak
- c) regnskap for annen virksomhet som er en del av kommunen som rettssubjekt, og som skal ha eget regnskap i henhold til lov og forskrift
- d) samlet regnskap for kommunen som juridisk enhet

Årsregnskapet skal utarbeides i samsvar med bestemmelser gitt i forskrift for økonomiplan, årsbudsjett, årsregnskap og årsberetning for kommuner og fylkeskommuner mv.

Årsregnskapet skal bestå av et driftsregnskap og et investeringsregnskap. Driftsregnskapet og investeringsregnskapet skal deles inn og stilles opp på samme måte som årsbudsjettet.

Årsregnskapene skal også bestå av balanseregnskap og noteopplysninger. Dersom årsregnskapet viser et regnskapsmessig merforbruk (underskudd), skal kommunedirektør/daglig leder gjennomføre strykninger i et så stort omfang som nødvendig. Regnskapet skal ikke avlegges før alle strykningsmuligheter i henhold til lov og forskrift er gjennomført, slik at det regnskapsmessige merforbruket blir så lavt som mulig.

Dersom årets driftsregnskap viser et mindreforbruk (overskudd), skal eventuelt udekket merforbruk fra tidligere år dekkes inn, før årsregnskapet legges fram for kommunestyret. Årsregnskapene skal føres i samsvar med god kommunal regnskapsskikk. Årsregnskapet skal avlegges senest 22. februar.

Dersom investeringsregnskapet viser et mindreforbruk skal kommunedirektør/daglig leder prioritere rekkefølgen mellom finansieringskildene iht. budsjett- og regnskapsforskriften kapittel 5.

Kontrollutvalget skal påse at kommunens årsregnskap og kommunale foretaks årsregnskap blir revidert på en betryggende måte, herunder holde seg orientert om revisjonsarbeidet og påse at dette foregår i samsvar med gjeldende lov, forskrift og god kommunal revisjonsskikk.

3.4 Årsberetning

Moss kommune skal utarbeide årsberetning for kommunens samlede virksomhet. Det skal også utarbeides en egen årsberetning for hvert kommunalt foretak, jf. kommuneloven § 14-7.

Årsberetningene skal redegjøre for:

- a) forhold som er viktige for å bedømme den økonomiske utviklingen og stillingen, og om den økonomiske utviklingen og stillingen ivaretar den økonomiske handleevnen over tid
- b) vesentlige beløpsmessige avvik mellom årsbudsjettet og årsregnskapet, og vesentlige avvik fra kommunestyrets premisser for bruken av bevilgningene
- c) virksomhetens måloppnåelse og andre ikke-økonomiske forhold som er av vesentlig betydning for kommunen eller innbyggerne
- d) tiltak som er iverksatt og tiltak som planlegges iverksatt for å sikre en høy etisk standard
- e) den faktiske tilstanden når det gjelder kjønnslikestilling
- f) likestillingstiltak som er iverksatt, og tiltak som planlegges iverksatt for å fremme likestillings- og diskrimineringslovens formål om likestilling uavhengig av kjønn, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet og kjønnsuttrykk

Årsberetningene skal avgis senest 31. mars.

Kontrollutvalget skal uttale seg om Moss kommune og foretakenes årsberetning før kommunestyret behandler årsberetningen.

3.5 Nasjonal rapportering – KOSTRA

Moss kommune skal rapportere til SSB iht. KOSTRA-forskriften.

3.6 Budsjettendringer

Budsjettet skal til enhver tid være reelt, fullstendig, oversiktlig og i balanse. Det skal ikke foretas endringer i budsjettet som er i strid med kommunestyrets budsjettvedtak.

Kommunedirektør/daglig leder er parallelt med dette ansvarlig for å treffe nødvendige tiltak for å holde budsjetttrammen. Dersom det oppstår vesentlige endringer i budsjettforutsetningene, av en slik karakter at en ikke kan finne dekning innenfor et budsjettområde uten at det kommer i strid med kommunestyrets mål og resultatkrav, skal kommunedirektør/daglig leder reise spørsmål om budsjettendring.

Dersom nye tiltak fremmes for kommunestyret utenom den ordinære budsjettbehandlingen eller utenom tertialrapporter, skal tiltaket være forsvarlig utredet med oversikt over økonomiske konsekvenser og med forslag til budsjettdekning i vedtaket. Det skal også redegjøres for eventuelle økonomiske konsekvenser utover inneværende budsjettår.

Det skal komme tydelig fram i vedtak hvilket budsjettområde som berøres og hvordan dette skal finansieres/dekkes inn. Bare når særlige grunner foreligger fremmes forslag om budsjettendring som enkeltsak. I enkeltsak stilles samme krav til tydelighet i vedtaket i forhold til hvilket budsjettområde som berøres og hvordan dette er tenkt finansiert/dekket inn.

Kommunedirektør/daglig leder delegeres fullmakt til å foreta tekniske endringer mellom budsjettområder iht. Moss kommune sitt til enhver tid gjeldende delegeringsreglement.

3.7 Re-budsjettering av investeringer

Eventuelt mer-/mindreforbruk i forhold til årets disponible investeringsramme per investeringsprosjekt behandles og vedtas av kommunestyret i egen sak for re-budsjettering av investeringer tidligst mulig i påfølgende år.

3.8 Rapportering investeringsprosjekter

Investeringsprosjekter skal rapporteres på og behandles iht. Moss kommune sitt til enhver tid gjeldende delegeringsreglement.

4. Fullmakter og disponering av budsjett

Med «disponeringsfullmakt» menes fullmakt til å disponere de bevilgninger som er ført opp i kommunens årsbudsjett. Med «anvisningsmyndighet» menes fullmakt til å anvisa et beløp til utbetaling; dvs. å gå god for at en disposisjon som belaster kommunens budsjett er innenfor disponibel ramme.

Kommunestyret, formannskapet, hovedutvalgene, styrene for de kommunale foretakene, kommunedirektør/daglig leder og ledere med delegert budsjettmyndighet, plikter å planlegge bruken slik at de blir anvendt mest mulig effektivt.

4.1 Kommunestyret

Kommunestyret vedtar selv økonomiplan og årsbudsjett, som skal utarbeides i samsvar med bestemmelsene i kommuneloven § 14-4 med tilhørende forskrifter.

Kommunestyrets bindende beslutninger om netto rammebevilgninger per budsjettområde i årsbudsjettet kan bare endres av kommunestyret selv, med de unntak kommunestyret selv har vedtatt, se punkt 3.6.

Det er kun kommunestyret som kan vedta endringer av driftsbudsjettet ift. sentrale budsjettposter (skjema 1A), dvs. skatt på inntekt og formue, rammetilskudd, andre generelle statstilskudd, finansinntekt inkludert utbytte, samt finansutgifter.

4.2 Formannskap, hovedutvalg, administrasjonsutvalg og kontrollutvalg

Formannskapet innstiller til kommunestyret i forbindelse med økonomiplan og årsbudsjett. Innstillingen skal legges ut til alminnelig ettersyn minst 14 dager før kommunestyret skal behandle handlings- og økonomiplan, inklusive årsbudsjett.

Formannskapet og hovedutvalgene tildeles myndighet innenfor sine respektive områder iht. delegeringsreglement for Moss kommune.

Administrasjonsutvalget skal være de ansattes dialogarena med politikere før vedtak av budsjett og handlingsplan, jfr. delegeringsreglement for Moss kommune.

4.3 Kommunedirektør/daglig leder

Disponeringsfullmakt:

Kommunedirektør/daglig leder gis fullmakt til å disponere bevilgningene i budsjettet i henhold til kommunestyrets budsjettvedtak, der ikke annet er bestemt gjennom lov, instruks, vedtak eller reglement.

Kommunedirektør/daglig leder kan kun videredelegere sin disponeringsfullmakt til ledere og andre som er underlagt egen instruksjonsmyndighet, jfr. administrativt delegeringsreglement og foretakenes delegeringsreglement.

Kommunedirektør/daglig leder delegeres i tillegg myndighet iht. delegeringsreglement for Moss kommune/vedtekter.

Anvisningsfullmakt:

Kommunedirektør/daglig leder har anvisningsfullmakt for alle budsjettområder. Anvisningsmyndigheten gjelder ikke ved anvisning av egne regninger, eller hvor inhabilitet kan bli gjort gjeldende. I slike tilfeller skal anvisningen foretas av leder på samme nivå eller overordnet nivå.

Kommunedirektør/daglig leder kan kun videredelegere sin anvisningsfullmakt til ledere og andre som er underlagt egen instruksjonsmyndighet, jfr. administrativt delegeringsreglement og foretakenes delegeringsreglement. Budsjettansvar og anvisningsfullmakt skal følge samme stilling.

For øvrig henvises det til egen rutine for attestasjon og anvisning.

4.4 Styrene for de kommunale foretakene

Styrene i kommunale foretak delegeres fullmakt til å fastsette endelige årsbudsjett iht. de rammer og forutsetninger som vedtas i økonomiplan- og årsbudsjett for Moss kommune.

Styrene i kommunale foretak gis fullmakt til å disponere innenfor rammebevilgninger gitt til foretaket.

Styrene delegeres i tillegg myndighet iht. vedtekter for foretakene.

Kapittel 5 Avskrivning av tap

I henhold til gjeldende forskrifter for kommunale budsjett og regnskap skal kommunen utarbeide retningslinjer for når fordringer skal kunne avskrives i regnskapet ⁵.

Kommunedirektør/daglig leder har fullmakt til å iverksette innfordring av forfalte kommunale krav. Uerholdelige krav skal avskrives i henhold til regnskapsforskriftene og god kommunal regnskapsskikk.

For øvrig henvises det til administrativt delegeringsreglement, samt rutiner for avskrivning av tap.

⁵ Med *fordring* menes her krav på betaling (inntekt) oppstått som følge av salg av varer og tjenester osv. Herav f.eks. eiendomsavgifter, foreldrebetaling i barnehage og SFO, byggesaksgebyrer, husleie, hjemmehjelp o.l.

Med *avskrivning* menes at man regnskapsmessig avskriver beløpet (utgiftsfører), men at innfordringen ikke avsluttes, dvs. at flere av sakene vurderes overført til langtidsovervåkning.

Kapittel 6 Avsetning til og bruk av fond

6.1 Disposisjonsfond (frie midler)

Det kan avsettes midler til disposisjonsfond for bruk i senere år. Det kan kun avsettes til disposisjonsfond i driftsregnskapet. Disposisjonsfond disponeres fritt av kommunestyret. Dette gjelder likevel ikke dersom strykingsreglene, eller regler om tidligere års merforbruk kommer til anvendelse.

Netto avsetninger til og bruk av disposisjonsfond skal fremgå av driftsbudsjettet i samsvar med reglene i budsjett- og regnskapsforskriften § 5-4 Bevilgningsoversikter - drift.

Kommunedirektør/daglig leder delegeres myndighet til å avsette til og bruke av disposisjonsfond innenfor rammen av den totale bevilgningen ⁶.

Bruk av disposisjonsfond til oppdekking av investeringer skal føres over driftsregnskapet som bruk av fond og deretter som overføring fra drift til investering. Kommunestyrets avsetninger til disposisjonsfond med sikte på bruk til visse formål er ikke å anse som øremerkede midler.

6.2 Bundne drifts- og investeringsfond/øremerkede midler

Øremerkede midler er inntekter fra eksterne som ikke kan disponeres fritt, men må brukes til et bestemt formål. Ubrukte midler ved årsskiftet skal avsettes til bundne driftsfond.

Kommunedirektør/daglig leder har fullmakt til å avsette, samt bruke av bundne driftsfond, iht. formål og vilkår ifm. tildelingen. Avsetninger og bruk av bundne driftsfond skal så langt mulig fremgå av driftsbudsjettet.

6.3 Ubundet investeringsfond

Det kan avsettes frie inntekter fra investeringsregnskapet til ubundet investeringsfond. Det er kommunestyret selv som vedtar avsetning til og bruk av ubundet investeringsfond. Avsetning til ubundet investeringsfond regnskapsføres i samsvar med budsjettert avsetning. Det følger av formuesbevaringsprinsippet at ubundet investeringsfond kun kan brukes til investeringer.

Frie midler i driftsregnskapet skal ikke bindes til framtidige investeringsformål gjennom avsetninger til ubundet investeringsfond.

⁶ «Innenfor rammen av den totale bevilgningen» betyr at mindreforbruk kan overføres til neste år. Dette gjelder ikke dersom strykingsreglene, eller regler om tidligere års merforbruk kommer til anvendelse.

Kapittel 7 Inntekter og gebyrer

7.1 Kommunale betalingstjenester/gebyrer

Med kommunale betalingstjenester menes gebyr/pris/avgift/egenandel og lignende som kreves for en lovpålagt kommunal serviceytelse. For flere lovpålagte tjenester er det hjemlet i særlov at kommunestyret selv må vedta gebyrregulativet.

Flere kommunale betalingstjenester har selvkost som øvre grense for hva som lovlig kan kreves i gebyrer. Andre kommunale betalingstjenester er regulert av staten i form av vedtatte maksimal- eller minimumssatser, eller som påbudte satser.

Kommunestyret fastsetter selv nivået for lovpålagte betalingstjenester. Endringer i nivået på kommunale betalingstjenester skal vurderes i forbindelse med den årlige behandlingen av årsbudsjettet.

Dersom prissystemet/prismodellene skal endres i løpet av året, vedtas dette av kommunestyret, etter forslag fra kommunedirektør/daglig leder.

7.2 Prising av ikke-lovpålagte tjenester

Kommunestyret skal selv vedta prinsipper for prisfastsettelsen av ikke-lovpålagte tjenester når kommunen fordeler tjenesten til brukere, og/eller tjenesten er helt eller delvis subsidiert med kommunale midler. Dette gjelder blant annet:

- utleie og bortfeste av kommunale eiendommer
- baneleie for idrettshaller og idrettsanlegg
- billettpriser i kommunale anlegg

Listen over er ikke uttømmende.

Kapittel 8 Internkontroll

8.1 Internkontroll – kommunedirektør/daglig leder sitt overordnede ansvar

Moss kommune skal ha internkontroll med administrasjonens/foretakets virksomhet for å sikre at lover og forskrifter følges. Kommunedirektør/daglig leder har det overordnede ansvaret for internkontroll, jf. kommuneloven § 25-1 og § 9-13. Kommunedirektør/daglig leder sin overordnede internkontroll skal være gjennomgripende, og gå på tvers av alle tjenesteområder.

Vedtatte reglementer og retningslinjer inngår i kommunedirektør/daglig leder sin overordnede internkontroll.

Kommunedirektør/daglig leder skal gjennomføre kontrollaktiviteter på utvalgte områder ut fra risiko og vesentlighetsanalyser eller ved særskilte hendelser.

8.2 Internkontroll – ledelse og styring

Internkontroll inngår som et viktig element i ledelse og styring, og skal sikre:

- målrettet og effektiv drift
- pålitelig styringsinformasjon
- betryggende formuesforvaltning
- etterlevelse av lover og forskrifter
- innbyggernes rettigheter og likebehandling
- kontinuerlig forbedring
- forebygging, oppdagelse og håndtering av avvik
- forebygging, oppdagelse og håndtering av korrupsjon og misligheter

Internkontrollen skal være risikobasert og målrettet. Det skal gjennomføres risiko- og sårbarhetsanalyser på virksomhets-/enhetsnivå både knyttet til tjenesteproduksjonen og gjennomgripende temaer som berører alle deler av organisasjonen. ROS-analyser og tiltak skal dokumenteres.

Ansvar for internkontroll skal nedfelles i skriftlige lederavtaler. Lederavtalene inngår i kommunedirektørens overordnede internkontroll.

Skriftlige virksomhetsplaner for alle virksomheter/enheter, med krav om periodisk rapportering og beskrivelse av tiltak, inngår i kommunedirektørens overordnede internkontroll.

8.3 Internkontroll – ekstern og intern varsling

Kommunen ønsker at ansatte, innbyggere, lærlinger, elever, pasienter og andre melder fra om kritikkverdige forhold. Moss kommune har intern varslingsordning og rutiner for kommunens ansatte som tilfredsstiller regelverk i Arbeidsmiljølovens bestemmelser.

Varslingsordningene inngår i kommunedirektørens overordnede internkontroll.

8.4 Internkontroll – rapportering

Kommunedirektør skal rapportere til kommunestyret om internkontroll og om resultater fra statlige tilsyn minst én gang i året, jf. kommuneloven § 25-2.

Kapittel 9 Etikk og antikorrupsjon

9.1 Forebygging av korrupsjon og økonomiske misligheter

Holdninger og handlinger som innebærer maktmisbruk, vennetjenester, misligheter, kameraderi, habilitet eller korrupsjon, er ødeleggende for kommunens omdømme og innbyggernes tillit. Moss kommune har derfor nulltoleranse for korrupsjon og økonomiske misligheter.

Korrupsjon- og mislighetsforebyggende arbeid involverer både folkevalgte, ledere, medarbeidere og tillitsvalgte. Arbeidet med å sikre høy etisk standard krever kontinuerlig oppmerksomhet. Korrupsjons- og mislighetsforebyggende arbeid må foregå både på tvers av og innen virksomheter/enheter og fagområder. Kommunedirektør skal utarbeide egne reglementer og rutiner som er egnet til å forhindre korrupsjon og økonomiske misligheter.

Reglementer og rutiner skal innrettes slik at det blir mulig å:

- forebygge korrupsjon og misligheter
- oppdage korrupsjon og misligheter
- håndtere (reagere og sanksjonere) ved korrupsjons- og mislighetstilfeller

Lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrifter, og kommunens eget anskaffelsesreglement skal følges for alle innkjøp/anskaffelser.

Forvaltningslovens habilitetsbestemmelser og kommunens etiske retningslinjer skal følges.

9.2 Samfunnsansvar og bærekraft

Velfungerende, ansvarlige og åpne prosesser på alle områder i kommunen, og åpne, inkluderende, medbestemmende og representative beslutningsprosesser sikrer bærekraft og redusert korrupsjon, jf. FNS bærekraftsmål nr. 16.

Moss kommune skal arbeide aktivt med etikk og antikorrupsjon og arbeidet skal være forankret i standarder gitt av KS, Transparency International (TI) o.l.

Kapittel 10 Ikrafttreden

Reglementet trer i kraft gradvis iht. vedtak i kommunestyret.

Reglementet kan endres av kommunestyret selv, med unntak av bestemmelser gitt i dette reglement.



SAK 5/2021 – ORIENTERING FUSJON GREENPORT SERVICE AS

HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:

Havnestyret tar saken til orientering

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

Informasjonsbrev datert 30. november 2020

Informasjonsbrev datert 8. januar 2021

SAKSUTREDNING:

SAKSBEHANDLER: Øystein H Sundby

SAKSOPPLYSNINGER:

Greencarrier shipping & Logistics AS (heretter omtalt som Greencarrier) har kontrakt om å arealer og drift av containerterminalen i Moss havn gjennom sitt heleide datterselskap Moss Stevedore as. Greencarrier driver tilsvarende virksomhet fire andre havner i landet. Dette har vært organisert delvis gjennom datterselskaper og delvis som direkte virksomhet i morselskapet (Greencarrier shipping & logistics as).

I november 2020 ble Moss havn orientert om at Greencarrier ønsker å samle sin aktivitet innen havnelogistikk i ett nasjonalt stevedoreselskap. Bakgrunnen for denne endringen er deres ambisjon om å forsterke og profesjonalisere sine tjenester innen havnelogistikk.

I januar i år mottok Moss havn melding om at Moss Stevedore as og Larvik Containerterminal as er fusjonert og det nye selskapet har fått navnet Greenport Services as. Dette selskapet skal oppfylle den kontrakt som selskapet har med Moss havn.

Det nye havneselskapet har forretningsadresse i Moss.

VURDERINGER:

Havnesjefen vurderer dette til å være en god løsning i for å forsterke og profesjonalisere de tjenester som ytes i Moss havn.

Moss havn har mottatt nødvendig dokumentasjon for å transportere avtaler og forpliktelser fra det innfusjonerte selskapet (Moss Stevedore) og over til Greenport services as. Begge selskapene har samme eier.

Å ha en kontraktspart som er sterkt rustet for å standardisere løsninger, innføre IT-løsninger og bygge videre på bærekraft og kvalitet mener vi er en styrke for å nå Moss havn sine strategiske målsettingen i fremtiden.

MILJØKONSEKVENSER:

Ingen

KONKLUSJON:

Havnestyret tar saken til orientering

Informasjon om nytt terminalselskap

Til våre forretningsforbindelser

Greencarrier vil fra januar 2021 samle en del av aktiviteten innen Havnelogistikken (Port Logistics) i ett nasjonalt stevedoreselskap, der terminaldriften som omhandler lasting og lossing av containerskip, (containerstevedoring), drift av containerdepot og gateløsning for transportører inn og ut av havnene, blir overført til det nye selskapet.

Dette vil også medføre at de ansatte som til daglig håndterer disse oppgavene i Moss, Drammen, Larvik, Kristiansand og Bergen blir organisert i det samme selskapet gjennom virksomhetsoverdragelse der dette kommer til anvendelse.

Bakgrunnen for endringen, er vår ambisjon om å ytterligere forsterke og profesjonalisere våre tjenester innen havnelogistikk. Gjennom ytterligere spesialisering og videreutvikling innen informasjonsteknologi, bærekraft, kvalitet og kapasitet ønsker vi å forsterke vår servicegrad og vårt tjenesteinnhold overfor rederikunder og avtalepartnere i havnene.

Det sammenslåtte selskapet vil samlet sysselsette over 50 årsverk og organiseres som et søsterselskap til Greencarrier Shipping & Logistics AS og gjennom nasjonalt holdingselskap være eid av Greencarrier AB. Navnet på det nye selskapet vil bli kunngjort senere i desember.

For ytterligere informasjon, kontakt Atle Johannessen, Thomas Arbo Høeg eller undertegnede.

30 November 2020


Greencarrier Shipping & Logistics AS
Gerdt Meyer
Adm.dir.

Informasjon om nytt terminalselkap: Greenport Services AS

Til våre forretningsforbindelser

Greencarrier vil fra januar 2021 samle en del av aktiviteten innen Havnelogistikken (Port Logistics) i ett nasjonalt stevedoreselskap, Greenport Services AS, der terminaldriften som omhandler lasting og lossing av containerskip, (containerstevedoring), drift av containerdepot og gateløsning for transportører inn og ut av havnene, blir overført til det nye selskapet.

De heleide selskapene Larvik Containerterminal og Moss Stevedore har fusjonert og sammen med gjennomført virksomhetsoverdragelse fra havneaktiviteten til Greencarrier Shipping og Logistics AS i Bergen, Kristiansand, Drammen og Moss er dette grunnlaget for det nye havne- og stevedoreselskapet.

Med denne endringen vil vi ytterligere forsterke og profesjonalisere våre tjenester innen havnelogistikk, tydelig avgrenset fra Greencarrier Shipping & Logistics AS. Gjennom spesialisering og videreutvikling innen informasjonsteknologi, bærekraft, kvalitet og kapasitet ønsker vi å forsterke vår servicegrad og vårt tjenesteinnhold overfor rederikunder og avtalepartnere i havnene.

Det sammenslåtte selskapet vil samlet sysselsette over 50 årsverk og organiseres som et søsterselskap til våre selskaper Greencarrier Shipping & Logistics AS og Greencarrier Projects AS. Gjennom nasjonalt holdingselskap er selskapene igjen eid av Greencarrier AB.

Selskapets forretningsadresse blir som følger:

Greenport Services AS (org 981 056 825)

Strandgata 10

1531 Moss

Faktura: Alt 1) EHF faktura Alt 2) invoice@greenportservices.com

For ytterligere informasjon, kontakt Atle Johannessen , Thomas Arbo Høeg eller undertegnede.

8.januar 2021


Greencarrier Shipping & Logistics AS
Gerdt Meyer
Adm.dir.

**STYRESAK NR. 6/2021: LOVLIGHETSKLAGE BUDSJETT 2021****HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:**

Havnestyret sender klagen videre til kommunestyret med følgende innstilling til vedtak:

- Vedtak i sak 160/20 av 17.12. 2020 er lovlig/gyldig. Saken tas ikke opp til ny behandling
- Saken sendes over til Statsforvalteren for endelig avgjørelse

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

- Lovlighetsklage mottatt 7. januar med vedlegg

SAKSUTREDNING:

SAKSBEHANDLER: Øystein Høsteland Sundby

SAKSOPPLYSNINGER:

Havnestyret i Moss vedtok enstemmig i sitt møte den 1. desember 2020, sak 29/2020, Budsjett Moss havn KF 2021 med tilhørende økonomiplan for årene 2021-2024.

Kommunestyret vedtok i møte 17. desember 2020, sak 160/20, Moss havn KF – Budsjett 2021. Det er fremmet krav om lovlighetskontroll på vedtaket av kommunestyrerepresentantene Arild Svenson, Ingeborg Anette Mjelde, Therese Bakkevig, Christian Clasén og Cecilie Skjelstadaune. Kravet er datert 7. januar 2021 og ble oversendt Moss kommune med kopi til Moss havn per e-post samme dag.

I kravet/klagen er det i all hovedsak gjort gjeldende at saksutredningen til kommunestyret ikke var forsvarlig utredet, dvs. at utredningen ikke ga et tilfredsstillende faktisk og rettslig grunnlag for at kommunestyret kunne fatte vedtak, kommuneloven § 13-1. Det er også gjort gjeldende at en av kommunestyrerepresentantene som var med på behandlingen av saken var inhabil, jf. forvaltningsloven § 6.

På denne bakgrunn har klagerne bedt om at Statsforvalteren vurderer lovligheten/gyldigheten av kommunestyrets vedtak.

Mottatt lovlighetsklage med vedlegg følger som vedlegg i denne sak.

VURDERINGER:

Det følger av kommuneloven av 2018 § 27-1 at tre eller flere medlemmer av kommunestyret eller fylkestinget sammen kan kreve at departementet/Statsforvalteren kontrollerer om et vedtak er lovlig. Kravet må være fremsatt innen tre uker fra vedtaket ble fattet.

Havnesjefen legger til grunn at de formelle kravene for å kreve lovlighetskontroll er oppfylt. Kravet er fremsatt i rett tid, og av et tilstrekkelig antall medlemmer av kommunestyret.

Det er videre kommunestyret selv som skal vedta årsbudsjett/budsjettrammene for foretaket.

Kravet om lovlighetskontroll/klagen er gjennomgått og vurdert.

Vedrørende mangelfull utredning

Klagen er omfattende med totalt 30 vedlegg. Klagerne tar opp flere forhold gjennom kulepunkter i selve klagen. I tillegg kommer det påstander og spørsmål gjennom kommentarer i vedlegg. Dette er forhold som enten er vurdert, er behandlet i andre saker tidligere eller ikke har relevans for budsjett 2021 med økonomiplan for 2021-2024. Det er ikke mulig å kommentere alle forhold som tas opp. I tillegg til vurderinger gitt i denne sak vil også flere forhold som tas opp kreve nærmere forutsetninger før de kan svares ut.

Vedlegget som omhandler opsjonsavtale med Sjøsidan Moss as er en usignert versjon fra 2014. Det gjøres oppmerksom på at endelig avtale ble signert i 2016 og at det her er minste garantisum på 219 millioner kroner. Ellers er det en forutsetning i avtalen om at Moss havn må ha innvunnet tilstrekkelige ferdigstilte arealer slik at behovet for den havnerelaterte virksomheten er oppfylt. Dette kan vanskelig la seg gjøre uten kostnader.

I omtale av avtale med ASKO skriver klagerne at «det fremkommer at inntekspotensialet i avtalen kun er inntil 1,8 mill per år». Dette medfører ikke riktighet. I avtalens punkt 2 fremkommer det at det også skal inngås en leieavtale med ASKO for landarealer. En slik leieavtale vil føre med inntekter ut over de det er vist til i avtalens punkt 8.2. Droneprosjektet vil kreve arealer i havn til havnevirksomhet. Arealene vil altså ha samme formål i forhold til dronehavn som de har i dagens drift. Avtalens 4.2 regulerer at ASKO bærer det fulle ansvar for kostnader forbundet med oppføring og drift av all rederitilpasset infrastruktur.

Klagerne har i sitt vedlegg 5 satt opp en tidslinje for kommunikasjon med administrasjonen i Moss havn KF og kommunens ledelse frem mot kommunestyrets behandling av saken. I vedlegget fremkommer en egen kolonne hvor klagerne har innsatt sine «kommentarer til korrespondanse». Knyttet til korrespondansen merket dato/tidspunkt 2020.12.14 07.26 kommenterer klagerne blant annet følgende: «Det stilles spørsmål til havnesjefens problematisering for henvendelse til han i denne sammenheng, hans manglende forståelse for rettighet til å kontakte alle ansatte i kommunen, men også politiske nøytralitet». Havnesjefen er uenig i de påstander som her er fremmet. Det er spesielt alvorlig at kommunestyrerepresentanter antyder at en kommunalt ansatt leder ikke opptre politisk nøytralt.

Økonomiplanens omfang for perioden 2021-2024 er en plan for disse fire årene. Investeringer for kommende år (2021) vedtas gjennom budsjett for 2021. Øvrige investeringer for årene 2022-2024 er basert på analyser gjort i den fase vi nå er inne i. Moss havn har svart følgende til klagerne (gjengitt i vedlegg) «Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøre ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn». Klagerne konkluderer med at dette er et «unyansert svar som karakteriserer alle investeringer som Moss havn akter å gjøre som usikre». Faglig teori tilsier at forhold som ligger frem i tid vil være heftet med usikkerhet. Generelt kan vi si at jo lenger frem i tid et forhold er, jo større er usikkerheten. Investeringer som ligger i planen for årene 2022-2024 skal som hovedregel inn i et årlig budsjett for vedtak der. Et alternativ, om et investeringsprosjekt ikke er vedtatt i et årlig budsjett, er å gjennomføre et eget vedtak før investeringsprosjektet gjennomføres.

Havnesjefen legger etter dette til grunn at saken var godt forsvarlig utredet da kommunestyret behandlet den, og at saksutredningen ga et tilfredsstillende faktisk og rettslig grunnlag for at kommunestyret kunne fatte vedtak, kommuneloven § 13-1.

Habilitet

Styreleder i Moss havn er Fred Jørgen Evensen. Han er også vararepresentant i kommunestyret - og var med behandlingen av sak 160/20, Moss havn KF – Budsjett 2021 i kommunestyret den 17. desember 2020. Som påpekt i kravet om lovlighetskontroll/klagen er det også riktig at han er samboer med ordfører.

I kravet om lovlighetskontroll/klagen er det med henvisning til disse forholdene også gjort gjeldende – slik Havnesjefen forstår det – at Fred Jørgen Evensen var inhabil til å kunne være med på behandlingen av denne saken, og at vedtaket også av denne grunn er ugyldig.

Havnesjefen kan ikke se at Fred Jørgen Evensen var inhabil etter fvl. § 6 første ledd.

Riktignok følger det var fvl. § 6 første ledd bokstav e at en offentlig tjenestemann vil være inhabil til å tilrettelegge grunnlaget for en avgjørelse eller til å treffe avgjørelse i en forvaltningssak bl.a. når han/hun er medlem av et selskap som er part i saken. Imidlertid er et kommunalt foretak ikke et selskap i forvaltningslovens forstand, og styremedlemmene er ikke omfattet av forvaltningsloven § 6 første ledd bokstav e.

Havnesjefen kan heller ikke se at Fred Jørgen Evensen var inhabil etter fvl. § 6 andre ledd. I bestemmelsen står det:

“Likeså er han ugild når andre særegne forhold foreligger som er egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet; blant annet skal legges vekt på om avgjørelsen i saken kan innebære særlig fordel, tap eller ulempe for ham selv eller noen som han har nær personlig tilknytning til. (...)”

Havnesjefen kan ikke se at det skulle foreligge andre særegne forhold i denne saken som er egnet til å svekke tilliten til Fred Jørgen Evensens upartiskhet. Havnesjefen kan bl.a. ikke se at en avgjørelse i sak om budsjett for Moss havn vil kunne innebære en særlig fordel, tap eller ulempe for Fred Jørgen Evensen selv eller for hans samboer/ordfører.

Oppsummert

På bakgrunn av det ovennevnte kan Havnesjefen ikke se at kommunestyrets vedtak i sak 160/20, Moss havn KF – Budsjett 2021 er ugyldig/ulovlig.

MILJØKONSEKVENSER:

Ikke relevant

KONKLUSJON:

Kravet om lovlighetskontroll sendes til Statforvalteren i Viken for endelig avgjørelse.

Statsforvalteren bes vurdere hvorvidt det krever ny behandling i kommunestyret før kommunen kan fatte vedtak i sak 160/20 - 20/104504 - Moss Havn KF - Budsjett 2021 (Moss Havn KF's økonomi og investeringsplan for 2021 – 2024).

Iht. til regelverk oversendes lovlighetskontrollen til Moss kommune v/kommunestyret som vedtakende organ. Lovlighetskontrollen fremmes av følgende fem faste kommunestyrerepresentanter, som alle deltok på kommunestyremøtet 17. desember 2020 der sak 160/20 – 20/104504 ble behandlet og oppfyller med det kravet til antall (tre eller flere) i kommunelovens §27.1:

- Arild Svenson, Ingeborg Anette Mjelde, Marie Therese Bakkevig, Christian Clasen, Cecilie Skjelstadaune

Krav om lovlighetskontroll må fremmes innen tre uker fra vedtaket ble truffet. Kommunestyremøtet ble avholdt 17.12.2020 og vårt krav fremmes dermed innenfor fristen.

Lovlighetsspørsmål

Iht. kommunelovens § 13-1 fremkommer det at Kommunedirektøren skal påse at saker som legges fram for folkevalgte organer, er forsvarlig utredet. Utredningen skal gi et faktisk og rettslig grunnlag for å treffe vedtak.

Iht. NOU 2016-4 innebærer ovennevnte at utredningen skal være faglig forsvarlig. Dette innebærer blant annet å utrede faktiske forhold på en objektiv måte.

Kommunen har ikke behandlet saken tilfredsstillende iht. kommunelovens § 13-1. Vi ber derfor Statsforvalteren om å vurdere hvorvidt saksutredningen og saksbehandlingen danner grunnlag for ny behandling.

Saksinformasjon

06.09.12 signert ROM Eiendom AS, Moss Havn KF og Moss kommune en samarbeids- og intensjonsavtale med felles målsetning om utvikling av bydelen "Sjøsiden", sak: B079/12. En opsjonsavtale med Sjøsiden AS som omhandler Moss kommunes arealer v/Moss havn er vedtatt av Havnestyret i Moss Havn i sak 4/2014. Moss Bystyre vedtok opsjonsavtalen 24.11.2014, sak B-104/14, prosjekt Sjøsiden.

Avtalen med Sjøsiden Moss AS (eies med 50/50% av BaneNOR Eiendom AS og Moss kommune) har en verdi for Moss Havn på minimum 180 millioner (vedlegg 1A, side 3, punkt 4.1, nest siste avsnitt), uten kostnader. Avtalen med ASKO (vedlegg 2) fulgte ikke med saksfremlegg til kommunestyrets behandling (vedlegg 2A-E), men ble fremlagt ettermiddagen 16.12 kl. 15:33 (dagen før kommunestyrets behandling kl. 09:00 morgenen etter). Det fremkommer av avtalen at inntekspotensialet for Moss havn kun er inntil 1,8 millioner pr. år (vedlegg 2, side 6, pkt. 8.2- vederlag) før fradrag av kostnader. Prosjektet har et uklart investeringsbehov/kostander. Det mangler også risikoanalyser.



Grunnlag for klagen:

Mangelfull utredning av sak 160/20 - 20/104504 - Moss Havn KF - Budsjett 2021 (Moss Havn KF's økonomi og investeringsplan for 2021 – 2024)

ASKO prosjektet

- Det mangler en helhetlig avklaring av Moss Havn KF's vurdering av ASKO-prosjektet. Særskilt gjelder dette i forhold til gjeldende reguleringsplan for området som er vedtatt avsatt for Sjøsiden-prosjektet.
- Det mangler en konsekvensanalyse av hvorvidt Moss kommune utsettes for stor økonomisk risiko dersom intensjonen bak forpliktende avtaler med BaneNOR og Sjøsiden Moss AS ikke innfris.
- Det mangler informasjon om størrelse på investeringer i ASKO-prosjektet.
- Det mangler informasjon om mulige økonomisk konsekvenser dersom avtalen med ASKO misligholdes/sies opp.
- Det mangler konsekvensanalyse av eventuell uavklart konkurransesituasjon mellom ASKO-sambandet over fjorden og konsesjonshaver for fergesambandet Horten-Moss, Bastø Fosen AS.
- Saksopplysninger viser økt trafikk igjennom Moss som følge av erstatning av trafikk igjennom Oslofjordtunnelen og Oslo. Konsekvens av økt trafikk igjennom Moss er ikke utredet.

Andre forhold

- Belysning av habilitet. Havnestyrets leder deltar, slik vi opplever det, aktivt i utredning av saker om Moss Havn KF som fremmes for Kommunestyret. Moss Havn KF's styreleder er vara til kommunestyret i Moss, og deltok som kommunestyrerepresentant i behandling av denne saken. Moss Havn KF's styreleder er samboer med Moss kommunes ordfører. Praxis i Moss ønskes vurdert i forhold til KS' anbefalinger om habilitet. Vårt utgangspunkt belyses nærmere i vedlegg 4
- Lagerbygg for Rockwool
 - Moss Havn KF ble gitt dispensasjon for bygging av et havnelager tilpasset Rockwool for opp til 10 år. Vedtaket ble påklaget til Fylkesmannen i Viken.
 - Moss Havn KF oppførte lagerbygget på eget ansvar. Bygget er finansiert av Moss Havn og skal tilbakebetales gjennom husleie i leieperioden.
 - Klagen til Fylkesmannen i Viken førte frem. Lagerbygget har ikke ferdigattest/er ikke tatt i bruk. Moss kommune har i ettertid igangsatt reguleringsprosess med dispensasjon for bygget i 2 år.
 - Det mangler en oversikt over konsekvenser.
- Mangler en utredning av grunnforholdene ved havna.

Ny Kurs behandlet sak 160/20 - 20/104504 - Moss Havn KF - Budsjett 2021, inkludert Moss Havn KF's økonomi og investeringsplan for 2021 – 2024 i sitt gruppemøte 9. desember 2020 i forkant av kommunestyremøte 17. desember og konkluderte med at saken fremsto mangelfullt utredet. 10. desember stilte Ny Kurs flere spørsmål i den gjeldende saken til Moss Havn KF i epost stilet til havnesjef og kopi til havnestyrets leder. Tilbakemelding fra Moss Havn KF på Ny Kurs' spørsmål ble sendt ut til kommunestyrets medlemmer ettermiddagen 16. desember (15:33) dagen før kommunestyremøtets start 17. desember (09:00) morgenen etter. Svar fra Moss Havn KF besvarte ikke Ny Kurs' spørsmål. Vedlagte «Tidslinje» (Vedlegg 5) viser utdrag av de essensielle forhold, og kommentarer til disse. All korrespondanse vi har kjennskap til vedlegges i sin helhet i form av Vedlegg 6. Vi mener at Ny Kurs' henvendelse fremstår uryddig behandlet og at svarene er mangelfulle.



Nedenfor følger en punktvis oppstilling av spørsmålene Ny Kurs stilte, og kommentar til mottatt svar:

Spørsmål/etterspurt informasjon	Svar
En presentasjon av samarbeidet med ASKO om sjødroneprosjektet.	Ut over saksfremlegg for behandling i havnestyret kun få timer før kommunestyrets møte ble ikke mottatt noe presentasjon av sjødroneprosjektet.
Presentasjonen forretningssamarbeidet.	Ut over saksfremlegg for behandling i havnestyret kun få timer før kommunestyrets møte ble ikke mottatt noe presentasjon av forretningssamarbeidet. Saksfremlegget fremstår også stykkevis og delt.
Moss havns mulige inntekter og utgifter innenfor budsjettplanen 2012-2024.	Ikke mottatt
Begge parter investeringer i prosjektet/samarbeidet innenfor budsjettplanen 2012-2024.	Ikke mottatt
Kart som viser prosjektets omfang i areal og hvilken transformasjon det legges opp til for det aktuelle området	Ut over saksfremlegg for behandling i havnestyret kun få timer før kommunestyrets møte ble ikke mottatt noe presentasjon av slikt kart.
Trafikkavvikling og tenkte veiløsninger.	Vises ikke
Moss havns vurdering for prosjektet i sin helet i forhold til gjeldende reguleringsplan.	Ikke mottatt
Redegjørelse for hvordan Moss Havn KF har vurdert og forholdt seg til opsjonsavtalen med Sjøsidan Moss AS, ref. de arealer som omhandler ASKO prosjektet og som ev. samtidig er innenfor opsjonsavtalen med Sjøsidan Moss AS.	Ikke mottatt
I tillegg til ovennevnte ønskes utdypet og nærmere forklart følgende fra planen:	
Hva menes, hva er grunnlaget og hva er tankene med «For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.»	Besvart
Planens avslutning med «Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss Havn KF». Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?	Det er ikke mottatt svar på de spørsmål som er stilt, men et unyansert svar som karakteriserer alle investeringer som Moss havn akter å gjennomføre som usikre.

Vurdering av mulig konsekvens for Moss kommune i tilfelle mangelfull utredning av sak ved politisk behandling.

Informasjonen som etterlyses omhandler Moss kommune v/Moss Havn KF's økonomisk ansvar og konsekvenser. Viktigheten av tilstrekkelig kjennskap til disse forhold forsterkes ved at Moss kommune nettopp har vedtatt et budsjett og en handlingsplan for perioden 2021-2024 med innsparingsbehov i størrelsesorden tohundre millioner kroner. Tall på konsernnivå som inkluderer Moss havn KF er ikke inkludert i tallene.

Ny Kurs ber om at saken tas opp i kommunestyret for ny behandling.

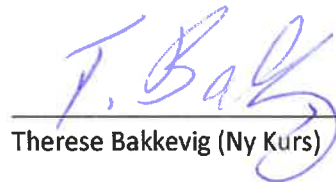
Moss 7. januar 2020



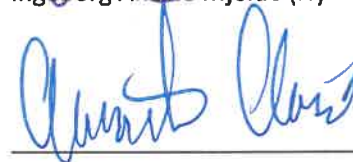
Arild Svenson (Ny Kurs)



Ingeborg Anette Mjelde (Ny Kurs)



Therese Bakkevig (Ny Kurs)



Christian Clasén (Ny Kurs)



Cecilie Skjelstadaune (Ny Kurs)

Vedlegg:

1. Opsjonsavtale Sjøsidan AS (1A - 1C)
2. Avtalen med ASKO
3. Saksfremlegg for kommunestyret (3A – 3E)
4. Nærmere redegjørelse/bakteppe for spørsmål om habilitet
5. Tidslinjedokument med beskrivelse av saksgang rundt tilgjengelig dokumentasjon, del av prosessen i forkant av kommunestyrets behandling, med kommentarer
6. Korrespondanse vi har tilgjengelig i saken (B6-A til B6-P)

[Kontraktsutkastet er et arbeidsutkast i pågående forhandlinger. Bindende avtale skal ikke anses inngått før all tekst er endelig omforent og kontraktsdokumentet er signert av rette vedkommende hos begge parter samt godkjent av partenes styrer.]

OPSJONSAVTALE

mellom

SJØSIDEN MOSS AS (sus)

***Felles selskap mellom Moss Kommunale Eiendomsselskap KF og
Rom Eiendom AS***

og

MOSS HAVN KF

(org. nr. 71033339)

om rett til kjøp av

EIENDOM I MOSS KOMMUNE

1. BAKGRUNN

Denne avtalen er inngått samtidig, og i sammenheng, med avtale ("**Avtalen**") mellom Moss Kommunale Eiendomsselskap KF ("**MKE**") og Rom Eiendom AS ("**Rom**") om samarbeid og utvikling av eiendom i Moss sentrum/havneområde gjennom det felles eide selskapet Sjøsiden AS, ("**Sjøsiden**").

Sjøsiden gis opsjon til å kjøpe Eiendommen, (jf. pkt. 2), fra Moss Havn KF ("**MH**") på de vilkår som følger av denne opsjonsavtalen, hhv. "**Opsjonen**" og "**Opsjonsavtalen**".

MH og Sjøsiden omtales i det følgende som "**Partene**".

Opsjonsavtalen regulerer Partenes rettigheter og forpliktelser vedrørende Opsjonen.

2. EIENDOM OMFATTET AV OPSJONEN

Opsjonen gjelder eksklusiv rett til kjøp av hele eller deler av eiendommen:

- Gnr./bnr. 2/2049, 2/2055, 2/2898 og 2/2899 i Moss kommune som inntegnet med rød farge på kart inntatt som vedlegg 1, ("**Eiendommen**")

Eiendommen er beregnet til å være ca. 33 dekar. Se vedlegg – kart over området.

3. VARIGHET OG UTØVELSE AV OPSJONEN

Sjøsiden skal utarbeide reguleringsplan(er) for de ulike deler av Eiendommen.

Som utgangspunkt skal Opsjonen gjøres gjeldende for Eiendommen i sin helhet. Sjøsiden har likevel rett til å gjøre Opsjonen gjeldende for deler av Eiendommen som utgjør selvstendige regulerte felter i Ny Regulering (jf. under). Selv om opsjonen gjøres gjeldende for deler av eiendommen, er forutsetningen at Sjøsiden til slutt overtar hele arealet.

De deler av Eiendommen som Opsjonen gjøres gjeldende for i det enkelte tilfelle, omtales i det følgende som "**Tiltrådt Areal**".

Opsjonen må gjøres gjeldende innen 2 år etter endelig vedtakelse av slik områderegulering og/eller detaljregulering som iht. Avtalen og plan- og bygningsloven med tilhørende lovverk er nødvendig for å kunne utvikle/bebygge Eiendommen/arealet det er aktuelt å tiltre ("**Ny Regulering**"). Uavhengig av ovennevnte frist, skal Opsjonen uansett kunne gjøres gjeldende frem til 6 måneder *etter* at MH har brakt sin virksomhet på Eiendommen til opphør og fraflyttet Eiendommen.

Sjøsiden må gjøre Opsjonen gjeldende ved skriftlig varsel til MH minst 3 måneder før ønsket tidspunktet for Overtakelse, jf. punkt 4.3.

Det er en forutsetning for at Sjøsiden skal kunne overta Eiendommen iht. opsjonsavtalen at MH har innvunnet tilstrekkelige ferdigstilte arealer ved utfylling av havneområdet slik at behovet for den havnerelaterte virksomhet er oppfylt.

4. VILKÅR FOR KJØP AV EIENDOMMEN

4.1. Kjøpesummen

Det er innhentet to uavhengige takster (fra DNB Næringsmegling AS og Prosjektforum AS) for å fastsette Eiendommens markedsverdi.

Basert på takstene er Partene enige om at det skal betales etter følgende priser per m² BRA (BRAs for boligformål) som Eiendommen/Tiltrådt Areal blir bebygget med iht. Ny Regulering:

- Bolig: NOK 4 000 per kvm
- Kontor/handel/forretning: NOK 2 500 per kvm

Ovennevnte priser omtales samlet som «**Kvadratmeterprisene**».

Dersom Eiendommen iht. Ny Regulering blir bebygget med andre arealformål enn ovennevnte, skal Partene avklare om det skal betales tomteverdi for slike kvadratmetere. Eventuell tomteverdi skal tilsvare markedsverdi for tomt til det aktuelle arealformål ved inngåelsen av Opsjonsavtalen, basert på de samme forutsetninger og indeksregulering som ligger til grunn for Kvadratmeterprisene.

Kvadratmeterprisene skal justeres i samsvar med eventuell økning i konsumprisindeksen (KPI) per år fra januar 2014 og til sist kjente indekstall før forfall for Kjøpesummen iht. punkt 4.2.

Det skal ikke betales for det antall kvm BRA som vil medgå til oppfyllelse av minimumskravet til parkering iht. Ny Regulering for Eiendommen. Dette gjelder uavhengig av om parkeringsareal etableres på bakkeplan eller i p-hus.

Kjøpesummen for Eiendommen/Tiltrådt Areal utgjør summen av antall kvadratmeter BRA som Sjøsidens faktisk bebygger Eiendommen med iht. Ny Regulering, (foruten parkeringsareal iht. foregående avsnitt), multiplisert med Kvadratmeterprisene ("**Kjøpesummen**").

Eksempler som viser estimert kjøpesum ved sannsynlig utbygging er inntatt i vedlegg 3.

Uavhengig av reguleringen i dette pkt. 4.1, skal Kjøpesummen **minimum utgjøre NOK 180 mill. ("Minimumskjøpesummen")**.

MH kan ikke uten skriftlig samtykke fra Sjøsidens foreta faktiske eller rettslige disposisjoner som kan redusere markedsverdien for arealer omfattet av Opsjonen, herunder disposisjoner som kan begrense Sjøsidens mulighet til å utnytte Eiendommen iht. Opsjonsavtalen.

4.2. Oppgjør for Eiendommen – Kjøpesummens forfall

Kjøpesummen for Eiendommen/ Tiltrådt Areal skal betales til MH ved Overtakelse av Eiendommen/Tiltrådt Areal, jf. pkt. 4.3.

Betalingsmislighold ut over 3 uker skal anses som vesentlig mislighold som gir MH rett til å heve kjøpet av Eiendommen/Tiltrådt Areal.

4.3. Overtakelse og klargjøring av Eiendommen

Eiendommen/Tiltrådt Areal skal, om ikke MH benytter retten til utsatt overtakelse etter andre avsnitt under, overtas av Sjøsidens 3 måneder etter at Opsjonen er utøvet iht. punkt 3, (**”Overtakelse”**). Overtakelse forutsetter at fullt oppgjør av Kjøpesummen for Tiltrådt Areal er foretatt iht. punkt 4.2.

Innenfor en frist på 2 måneder etter at Opsjonen er tiltrådt har MH, med grunnlag i behovet for kontroll og råderett over avvikling/flytting av egen virksomhet, rett til å bestemme hvilke deler av Eiendommen/Tiltrådt Areal som skal fraflyttes og overtas til hvilke tidspunkter. Dette likevel slik at Eiendommen/Tiltrådt Areal senest skal overtas av Sjøsidens 3 år etter at Opsjonen er tiltrådt. Dette innebærer at MH kan utsette Overtakelse (jf. første avsnitt) av hele eller deler av arealet som tiltres med totalt inntil 3 år, (med mindre annet følger av fjerde avsnitt under). Dersom MH benytter retten til utsatt Overtakelse, skal dette meddeles ved skriftlig varsel til Sjøsidens. I varselet skal MH angi dato for overtakelse av de ulike deler av Eiendommen/Tiltrådt Areal.

Retten til å fastsette utsatt Overtakelse er betinget av at de arealer som tillates overtatt samlet (til samme tid) er kommersielt utnyttbare/salgbare som selvstendig eiendom. I motsatt fall kan Sjøsidens kreve at det skal skje samlet overtakelse av Eiendommen/Tiltrådt areal på det siste tidspunkt (innen 3-årsfristen) MH har angitt for overtakelse av Eiendommen/Tiltrådt Areal.

De frister og disposisjoner som er beskrevet over i dette punkt 4.3 er fastsatt ut fra forutsetningen om at MH har avviklet sin virksomhet på Eiendommen eller fått tilgang til alternative arealer for sin virksomhet. I motsatt fall utskytes fristen for MHs fraflytting og tidspunktet for Overtakelse av Eiendommen/Tiltrådt Areal til det tidspunkt da MH har avviklet sin virksomhet på Eiendommen eller fått tilgang til alternative arealer for sin virksomhet. Ved slik utsettelse ut over 3-årsfristen bortfaller Sjøsidens tiltredelse av opsjonen. MH skal i et slikt tilfelle skriftlig varsle Sjøsidens så snart det er avklart når virksomheten på Eiendommen blir avviklet eller flyttet. Sjøsidens må innen 6 måneder etter mottak av slikt varsel ta stilling til om Opsjonen benyttes.

Sjøsidens skal besørge og bekoste alle rivnings- og klargjøringsarbeider som er nødvendige for Sjøsidens utnyttelse av Eiendommen.

MH er ansvarlige for at eventuelle leieforhold som måtte foreligge innen Eiendommen/Tiltrådt Areal ved tiltredelse av Opsjonen er avviklet innen Overtakelse. MH er likevel ikke ansvarlig overfor Sjøsidens for eventuell forsinkelse som skyldes at leietakere protesterer mot oppsigelsen iht. husleieloven, så fremt leieforholdet lovlig er brakt til opphør av MH.

MH skal alene ha alle inntekter og utgifter knyttet til Eiendommen og eksisterende bygg på Eiendommen frem til Overtakelse. Det samme gjelder eventuelle erstatnings- og forsikringsbeløp fra tredjemann knyttet til eksisterende bebyggelse på Eiendommen, hvor kravet er oppstått før Overtakelse.

4.4. Fradeling - heftelser – hjemmel – konsesjon

I den grad Eiendommen/Tiltrådt Areal ikke utgjør eget/egne gårds- og bruksnummer skal Sjøsidens innen 14 dager etter at Opsjonen er gjort gjeldende, søke om kart- og

delingsforretning for Tiltrådt Areal, basert på Tiltrådt Areals grenser. MH skal medvirke til gjennomføring av slik fradeling.

Eiendommen/Tiltrådt Areal skal overdras fri for pengeheftelser, og uten andre heftelser som begrenser utnyttelsen ut over hva som fremgår av Eiendommens grunnboksblad ved inngåelse av Opsjonsavtalen. Utskrift av grunnbok for Eiendommen er vedlagt som vedlegg 2. Heftelser/servitutter markert med X i vedlegget skal besørges slettet innen Overtakelse.

Sjøsidens skal bære alle kostnader eiendomsoverdragelsen medfører, herunder kostnader til eventuell fradeling og hjemmelsoverføring.

Skjøte(r) for Eiendommen/Tiltrådt Areal, fritt for pengeheftelser, utstedes til Sjøsidens/den Sjøsidens utpeker, eventuelt utstedes som blanco-skjøte(r) dersom Sjøsidens ønsker dette, ved Overtakelse. Som vedlegg til skjøtet(ene) skal følge de firmaattester og/eller fullmakter som er nødvendig for å få tinglysingen gjennomført.

Sjøsidens har overfor MH ansvaret for å søke konsesjon i den grad det er nødvendig. Konsesjonsrisikoen ligger hos Sjøsidens.

4.5. Eiendommens tilstand – due diligence

Eiendommen/Tiltrådt Areal selges i den stand den/det er ved tiltredelse av Opsjonen, med påstående bebyggelse og alle rettigheter og forpliktelser. For forurensningsansvar gjelder punkt 4.6.

MH skal gi Sjøsidens tilgang til å gjennomføre fullstendig teknisk-, økonomisk- og juridisk due diligence av Eiendommen forut for – og utelukkende som grunnlag for - Sjøsidens eventuelle beslutning om tiltredelse av Opsjonen.

4.6. Eiendommens tilstand - forurensning

MH skal dekke merkostnader knyttet til fjerning av eventuelle forurensede masser på Eiendommen/Tiltrådt Areal, begrenset oppad til kjøpesummen for Tiltrådt Areal. Med merkostnader menes kostnader som Sjøsidens ikke ville blitt påført dersom det ikke hadde vært nødvendig med fjerning av slike forurensende masser.

MHs ansvar for merkostnader ved fjerning av forurensede masser iht. dette punkt 4.6 gjelder under følgende forutsetninger:

- a) At de rammer som følger av Ny Regulering for utnyttelse av Eiendommen/Tiltrådt Areal følges
- b) At forurensningen forelå på tidspunktet for tiltredelse av Opsjonen
- c) Det er bare direkte merkostnader til fjerning av forurensede masser som omfattes av MHs ansvar
- d) Alt nødvendig arbeid med fjerning skal skje på rimeligste måte.
- e) Dersom Sjøsidens gjør ansvar gjeldende mot MH, har MH rett til å kreve at fjerningen gjennomføres under MHs ledelse

Uavhengig av ovennevnte regulering i dette punkt 4.6 kan Sjøsiden *ikke* gjøre gjeldende mangelskrav mot MH for opprensning/tildekking av eventuell forurensing i sedimentene i havna.

Sjøsiden skal i alle tilfeller tilstrebe en utnyttelse av eventuelt forurenset areal (mht. formål, utforming og plassering av bebyggelse/innretning) som i størst mulig grad reduserer behovet for fjerning av forurensede masser, så fremt en slik utnyttelse av arealet også er i Sjøsidens interesse.

4.7. Begrensninger i mangelsansvaret

Sjøsiden kan ikke gjøre krav gjeldende mot MH for mangler/forhold Sjøsiden var eller burde vært kjent med ved tiltredelse av Opsjonen, herunder forhold Sjøsiden ble eller burde blitt kjent med som ledd i due diligence forut for tiltredelse av Opsjonen. Ved vurderingen av hva Sjøsiden var eller burde være kjent med, skal det sees bort fra MKEs kunnskap om Eiendommen.

Sjøsiden taper retten til å gjøre avtalebrudd gjeldende dersom Sjøsiden ikke innen rimelig tid etter at Sjøsiden oppdaget eller burde ha oppdaget avtalebruddet, gir MH melding om at avtalebruddet vil blir gjort gjeldende og hva avtalebruddet består i. Eventuell reklamasjon eller andre former for krav kan uansett senest finne sted 1 år etter Overtakelse.

Sjøsiden kan ikke holde den MH ansvarlig for indirekte tap, jf. prinsippene i avhendingsloven § 7-1(2).

4.8. Infrastrukturkostnader

MH har ikke ansvar for gjennomføring og/eller kostnader til intern og/eller ekstern infrastruktur som er nødvendig for utbygging av Eiendommen/Tiltrådt Areal.

4.9. Pro & contra oppgjør for inntekter og utgifter

Pro & contra oppgjør for inntekter og utgifter ved Eiendommen/Tiltrådt Areal per Overtakelse, skal beregnes og foretas mellom MH og Sjøsiden senest én måned etter Overtakelse. MH er ansvarlig for å fremlegge forslag til pro & contra oppgjør.

5. DIVERSE BESTEMMELSER

Dersom Sjøsiden ikke benytter Opsjonen rettidig, jf. punkt 3, bortfaller Opsjonen uten at Partene kan kreve noen form for kompensasjon fra den annen Part som følge av dette.

I opsjonsperioden står Sjøsiden fritt til å arbeide med utvikling og regulering av Eiendommen og innlede samarbeid med andre grunneiere i området. Selskapet har imidlertid ingen rett til fysisk utnyttelse eller avkastning av Eiendommen før Opsjonen er tiltrådt og eiendomsretten er overført.

Sjøsiden kan ikke overdra rettighetene etter Opsjonsavtalen til tredjepart. Unntatt fra dette er overdragelse til datterselskap(er) som er 100 % eid av Sjøsiden, og som er etablert utelukkende for å gjennomføre prosjekter iht. Avtalen.

Ved utøvelse av Opsjonen skal det utformes et enkelt avtaleformular hvor det fremkommer at Tiltrådt Areal er overdratt på de vilkår som følger av Opsjonsavtalen.

Opsjonsavtalen skal tinglyses på Eiendommen. Sjøsidene dekker kostnadene ved tinglysingen.

6. TVISTER

Tvister med utspring i Opsjonsavtalen skal først søkes løst ved forhandlinger. Dersom enighet ikke oppnås skal tvisten avgjøres ved ordinær rettergang for de alminnelige domstoler. Oslo skal være verneting.

7. AVTALEEKSEMPLARER OG SIGNATUR

Denne Opsjonsavtalen er undertegnet i to eksemplarer, ett til hver av Partene.

Sted_____ / Dato_____

På vegne av Sjøsidene Moss AS, som stiftere
av selskapet:

Moss Havn KF

Moss Kommunale Eiendomsselskap KF

Reidar Magnus Hansen
Havnesjef

Bengt Olimb
daglig leder

Moss Havn KF

Rom Eiendom AS

Bjørn Einar Angell
Styrets leder

Petter Eiken
Administrerende direktør

Vedlegg:

1. Kart over Eiendommen
2. Grunnboksutskrift for Eiendommen
3. Arealanalyse av mulig utbygging

rev. 080313

27 917 000

Kartvedlegg samarbeidsavtale Røm og Moss kommune

Grunneiendommer Røm Eiendom

Nr	Gnr	Bnr	Hj.haver
1	2	1258	JBV
2	2	2312	NSB AS
3	2	2046	JBV
4	2	2315	JBV

Grunneiendommer Nyquistbyen

Nr	Gnr	Bnr	Eier
1	2	820	Moss kommune
2	2	818	Moss kommune
3	2	2288	Moss kommune
4	2	822	Moss kommune
5	2	824	Moss kommune
6	2	826	Moss kommune
7	2	1591	Moss kommune
8	2	817	Moss kommune
9	2	829	Moss kommune
10	2	2527	Moss kommune
11	2	2529	Moss kommune
12	2	831	Moss kommune
13	2	2303	Moss kommune
14	2	1570	Moss kommune
15	2	2308	Moss kommune
16	2	1569	Moss kommune
17	2	2307	Moss kommune
18	2	2309	Moss kommune
19	2	839	Moss kommune

Grunneiendommer Strandgata

Nr	Gnr	Bnr	Eier
1	2	2515	Moss kommune
2	2	2729	Statens vegvesen
3	2	1987	Moss kommune
4	2	1988	Moss kommune
5	2	1986	Moss kommune
6	2	2332	Moss Havnestyre
7	2	2067	Moss Havnevesen
8	2	2052	Moss kommune
9	2	2050	Moss kommune

Grunneiendommer Moss Sør

Nr	Gnr	Bnr	Eier
1	2	638	Moss kommune
2	2	1307	Moss kommune
3	2	2701	Moss kommune
4	2	1308	Moss kommune
5	2	1309	Moss kommune

Kartopplysninger som kreves ved omsetning av eiendommer skal bestilles skriftlig hos kartetters. Ellers står ikke kommunen ansvarlig.

Moss kommune

Grunnkart
Målestokk: 1:3 000
Dato 13.05.2014

100 m

AVTALE
OM
ETABLERING AV SJØVERTS FORBINDELSE
I
MOSS HAVN

PARTER:

MOSS HAVN KF
OG
ASKO TRANSPORT AS

1. AVTALENS PARTER

Moss havn KF, foretaksnr. 971 033 339, heretter kalt MH

v/Havnesjef Øystein Høsteland Sundby

Strandgata 10, 1531 Moss

ASKO Transport AS, foretaksnr. 999 320 600, heretter kalt ASKO

v/daglig leder Tore Bekken

Deliveien 33, 1540 Vestby

2. AVTALENS BAKGRUNN

ASKO er del av en større konsernstruktur som gjennom sin virksomhet blant annet er en av de største operatørene innen transport og logistikk knyttet til dagligvarer i Norge.

ASKO har hovedsete i Vestby, Viken, med diverse lagerfasiliteter. Det bygges nå nytt lager i Sande, Vestfold, som supplement til dem i Vestby. Det vil være behov for transport mellom disse lagrene.

I den sammenheng vil ASKO etablere eget system for sjøtransport av varer over Oslofjorden, mellom Horten og Moss, med bruk av nullutslippsfartøyer (heretter referert til som "Prosjektet"). Med nullutslippsfartøyer menes det fartøyer drevet av elektrisitet eller andre nullutslippsløsninger (samlet referert til som "Nullutslipps-framdriftsmiddel"). Disse er på sikt planlagt å være autonome. Avtalen gir ASKO rett til å bygge kaianlegg i Moss havn. ASKO skal etablere fortøyningsanordning og anordning for lasting, lossing og lading av fartøyene i forbindelse med kaianlegget (samlet referert til som "Kaianlegget").

ASKO skal lage et helhetlig transportsystem knyttet til disse fartøyene og de nevnte lagrene i Vestby og Sande, som i sin helhet skal være basert på Nullutslipps-framdriftsmiddel.

ASKO skal leie areal av MH for oppstilling av trekkvogner og tilhengere/»traller». Dette reguleres i egen leieavtale. ASKO har tilgang til infrastruktur som er felles med øvrige leietakere i Moss havn.

Denne avtalen regulerer ASKOs bruk av Moss havn til dette formålet. En tilsvarende avtale inngås mellom ASKO og Horten havnevesen.

3. AVTALENS GJENSTAND OG OMFANG

1. Plassering og grunnleggende egenskaper ved tiltaket.

Fartøyene skal anløpe Moss havn på kai øst for Værlepiren, slik dette er inntegnet på vedlagte kart. (Vedlegg 2) eller som nærmere avtalt mellom partene.

Planen er at transport i havn og mellom ASKOs lagre og havnene skal være drevet av Nullutslipps-framdriftsmiddel og basert på nullutslipp. Transport mellom ASKOs lager på Vestby og Moss havn skal således skje med trekkvogner med av Nullutslipps-framdriftsmiddel straks slike er tilgjengelig for ASKO. Innfasing av utslippsfire lastebiler vil ta lengre tid for øvrige strekninger.

ASKO har utarbeidet en prosjektbeskrivelse som vedlegges (Vedlegg 3.)

2. Fartøyenes egenskaper

Det legges opp til drift av to eller flere fartøyer, hver med lengde på om lag 66 meter.

Fartøyene skal være drevet av Nullutslipps-framdriftsmiddel, og lades under landligge i Horten og Moss.

Lastekapasitet på hvert fartøy skal være 16 traller.

3. Kjøretøyenes egenskaper

Trekkvognene som skal frakte trallene til og fra Moss havn skal være drevet av Nullutslipps-framdriftsmiddel og støysvake, jf. punkt 3, 1 ovenfor.

4. Terminaltraktorenes egenskaper

Terminaltraktorene som skal rangere traller på havneområdet skal være drevet av Nullutslipps-framdriftsmiddel og støysvake, jf. punkt 3, 1 ovenfor.

5. Anløp

ASKO gis rett til minst 8 havneanløp i døgnet.

6. Seilingstider og fortøyning

ASKO har anledning til selv å fastsette seilingstider, og ASKO gis rett til å disponere Kaianlegget hele døgnet. Dog skal det søkes å legge seilingstidene og rutene slik at landvertsforbindelsen i minst mulig grad belaster veinettet i Moss på tider av døgnet med høy trafikk.

4. REDERITILPASSET INFRASTRUKTUR

1. Egenskaper

ASKO gis rett til å bygge fortøyningsanordning festet til kaikant

ASKO gis rett til å bygge ferjekaibru for lossing og lasting av fartøyene.

ASKO gis rett til å bygge ladestasjon for fartøyene, herunder trekking av strømkabler over grunn eid av MH m.m.

Plassering av ferjekaibru skal være slik det framgår av kart vedlegg 2.

2. Tiltakshaver, kostnadsansvar

ASKO er tiltakshaver for alle anlegg for infrastruktur som bygges utover det som eksisterer i Moss havn. ASKO bærer det fulle ansvar for kostnader forbundet med oppføring og drift av all rederitilpasset infrastruktur.

Det kan avtales at MH foretar investeringer i infrastruktur mot vederlag.

3. Forholdet til offentlig godkjenning

Om ASKOs virksomhet eller etablering av installasjoner på Kaianlegget forutsetter myndighetenes tillatelse, påhviler det ASKO å framskaffe slike. Det samme gjelder dersom bruksendring og/eller konsesjon kreves. MH skal i nødvendig utstrekning medvirke til at slike tillatelser innhentes.

I den utstrekning MH trenger offentlige tillatelser for å gi ASKO tillatelse til å etablere Kaianlegget, påhviler det MH å framskaffe disse. ASKO skal i nødvendig utstrekning medvirke til at slike tillatelser innhentes.

Dersom tillatelse til slik etablering ikke gis, har begge parter rett til å si opp avtalen med øyeblikkelig virkning, og partene vil ikke ha krav mot hverandre.

I den utstrekning offentlige pålegg eller myndighetskrav i driftsfasen vesentlig innvirker på driften av Kaianlegget, i strid med forutsetningene i denne avtale, plikter partene hver for seg og samlet å søke løsninger akseptable for begge parter. Hvis partene ikke kommer til enighet, er ASKO innforstått med at MH i så fall ikke er i mislighold under avtalen, men ASKO skal kunne si opp denne med 6 måneders varsel.

Kaianlegget skal gjennom hele avtaletiden tilfredsstille offentligrettslige krav og pålegg, så vel generelt som det som knytter seg til virksomhetsformålet.

5. ATKOMST OG LEIE AV TILKNYTTET AREAL

ASKO gis rett til atkomst til Kaianlegget for lasting, lossing, lading, og fortøyning over grunn eid av MH.

Det inngås egen avtale om leie av areal for oppstilling og lagring av trekkvogner og traller, m.m.

6. VARIGHET

1. Avtaleperioden

Avtalen løper til 01.01.2050 hvorefter den opphører uten oppsigelse. Forutsatt at det foreligger vedtak fra kompetent beslutningsmyndighet som gir anledning til videre drift utover

dette tidspunkt, som senest må foreligge 12 måneder før utløp av denne avtalen, har ASKO rett til forhandlinger om slik videre drift av virksomheten.

2. Byggeperiode og etablering

Man beregner at prosjektering og bygging av anlegg vil pågå fram til 31.12.2021.

ASKO skal legge fram en framdriftsplan innen 3 måneder etter denne avtalens inngåelse som i tilstrekkelig grad definerer milepæler i de aktivitetene som etablerer forutsetningene for oppstart.

3. Oppstart drift

Det er antatt at oppstart drift vil kunne skje 01.01.2022. Drift skal ikke igangsettes senere enn 31.12.2022, og det beregnes vederlag i samsvar med punkt 8 nedenfor fra 31.12.2022 selv om drift ikke skulle ha kommet i stand. Dette gjelder ikke hvis forsinket igangsettelse skyldes forhold utenfor ASKOs kontroll. ASKO gir skriftlig beskjed til MH om oppstarttidspunktet senest tre måneder før oppstart.

4. Oppsigelighet

Avtalen kan avtalen sies opp av ASKO med 5 års varsel regnet fra den 1. i måneden etter at skriftlig oppsigelse er mottatt av den annen part.

Ved ikke-bruk av infrastrukturen i mer enn 2 år har MH rett til oppsigelse av avtalen med 3 måneders frist fra mottatt skriftlig beskjed om oppsigelsen. Som ikke-bruk anses en vesentlig reduksjon av regulariteten sett hen til minste regulerte prisintervall i punkt 8, 2 nedenfor i en periode på mer enn 2 år.

7. INNLØSNINGSRETT

1. I avtaleperioden

MH har anledning til å kreve innløsning av hele eller deler av den faste infrastruktur ASKO har etablert i havna, så som fortøyningsinstallasjoner, laste-/losseanordninger og ladestasjon mm.

Innløsning kan kreves tidligst etter 10 år fra oppstart, jf. punkt 6, 3 ovenfor.

Krav om innløsning skal fremmes skriftlig. Innløsningen skjer innen 3 måneder fra kravet om innløsning er mottatt av ASKO.

2. Beregning av innløsningssum

Investeringene ASKO gjør avskrives lineært over 25 år regnet fra oppstart, jf. punkt 6,3 ovenfor, eller fra det senere tidspunkt investeringskostnaden er påløpt. Innløsningssummen utgjøres av nedskrevet verdi.

ASKO plikter å dokumentere investert beløp.

3. Justeringsforpliktelse.

MH overtar ikke ASKOs eventuelle justeringsforpliktelse etter mval. § 9-3.

8. AVGIFT OG VEDERLAG

1. Farvannsavgift

Det betales farvannsavgift i henhold til forskrift gitt i medhold av havne- og farvannsloven, slik forskriften til enhver tid gjelder. Avgift beregnes fra oppstarttidspunktet, se punkt 6,3 ovenfor.

2. Vederlag

ASKO betaler vederlag beregnet ut fra antall anløp per døgn. Vederlag beregnes fra oppstarttidspunktet, se punkt 6,3 ovenfor. Prisene beregnes ut fra følgende satser per år:

<u>Antall anløp/avfarter</u>	<u>Årspris</u>	
Inntil 6 anløp per døgn	kr	960 000,00
Inntil 7 anløp per døgn	kr	1 064 000,00
Inntil 8 anløp per døgn	kr	1 216 000,00
Inntil 9 anløp per døgn	kr	1 368 000,00
Inntil 10 anløp per døgn	kr	1 520 000,00
Inntil 11 anløp per døgn	kr	1 672 000,00
Inntil 12 anløp per døgn	kr	1 824 000,00

Vederlaget faktureres etterskuddsvis per kvartal, den 10. i måneden som følger hvert kvartal.

ASKO meddeler MH hvilket antall anløp som vil bli praktisert fra og med et gitt tidspunkt. Denne opplysningen benyttes som grunnlag for avregning fra dette tidspunktet.

Prisene nevnt ovenfor er eksklusive mva.. Dersom vederlaget er eller blir merverdiavgiftspliktig, beregnes merverdiavgift av vederlaget i henhold den til enhver tid gjeldende lov og forskrift på området.

MH kan hvert år forlange vederlaget regulert overensstemmende med 100 % av stigningen i Statistisk Sentralbyrås konsumprisindeks – eller hvis denne blir opphevet – annen tilsvarende offentlig indeks, eller – dersom heller ikke slik annen indeks foreligger – på grunnlag av den norske krones innenlandske kjøpekraft til enhver tid. Basis for reguleringen er den i kontrakten fastsatte leieprisen og indeksens utvisende pr 15.03.2020.

Første gangs indeksregulering kan kreves ved oppstart, se punkt 6,3, og da på bakgrunn av stigningen i indeksen fram til dette tidspunkt. Senere regulering baseres på den til enhver tid gjeldende leie og stigningen i prisindeksen fram til reguleringstidspunktet.

3. Vederlag etter innløsning

Årlig leie skal tilsvare løpende kostnader, så som avskrivninger forvaltnings-, drifts- vedlikeholds-, og kapitalkostnader. Avskrivninger skal følge den regnskapsmessige avskrivningssats som MH benytter for anskaffelsen. Dog slik at allerede foretatte nedskrivninger etter punkt 7 ovenfor skal hensyntas.

Dersom vederlaget er eller blir merverdiavgiftspliktig, beregnes merverdiavgift av vederlaget i henhold den til enhver tid gjeldende lov og forskrift på området

9. KJØP AV TJENESTER FRA MH

Partene kan inngå særskilt avtale om levering av tjenester fra MH. Der slike tjenester er regulert i egen prisliste eller regulativ, følges dette.

Partene kan herunder inngå egen avtale om eventuell bruk av annen havnefasilitet i Moss havn.

10. TILGANG TIL INFRASTRUKTUR FOR TREDJEPART

Partene er enige om at avtalen skal tilpasse de krav som måtte følge av ufravikelige lover, forskrifter og internasjonale traktater. Dersom en tredjepart, på et senere tidspunkt i denne avtalens løpetid, ber om tilgang til den infrastruktur ASKO har investert i, og det viser seg etter en nærmere vurdering at MH eller ASKO er forpliktet etter konkurranseloven eller EØS-konkurransereglene til å gi slik tilgang, er partene forpliktet til å endre avtalen i nødvendig utstrekning for å legge til rette for, og fastsette vilkårene for, slik tilgang.

11. ENDRINGER

1. Endring av fartøyenes størrelse og egenskaper og øvrig logistikk.

Dersom ASKO ønsker å endre fartøyenes størrelse, lastekapasitet, endre framdriftsmiddel til et som ikke er et Nullutslipps-framdriftsmiddel eller gjøre andre vesentlige endringer, vil dette medføre at avtalen kan kreves reforhandlet av MH, og en endringsavtale eventuelt inngås. Det samme gjelder vesentlige endringer i en øvrige logistikk beskrevet i punkt 3 ovenfor, herunder især endringer som bryter med formålet om en utslippsfri transportkjede. MH har ingen plikt til å godta slike endringer, men partene har en intensjon om i felleskap å opprettholde en utslippsfri virksomhet, og skal søke å tilpasse denne i takt med samfunnsutviklingen. Det vises for øvrig til misligholdsbestemmelsene nedenfor i punkt 14, for det tilfelle at endringer er gjort i strid med den foran beskrevne framgangsmåte.

2. Endring av rederitilpasset infrastruktur.

Dersom ASKO ønsker å gjøre vesentlige endringer i forbindelse med den rederitilpassede infrastrukturen, vil dette medføre at avtalen kan kreves reforhandlet av MH, og en endringsavtale eventuelt inngås. MH har ingen plikt til å godta slike endringer, men partene har en intensjon om i felleskap å opprettholde en utslippsfri virksomhet, og skal søke å tilpasse denne i takt med samfunnsutviklingen. Det vises for øvrig til misligholdsbestemmelsene nedenfor i punkt 14, for det tilfelle at endringer er gjort i strid med den foran beskrevne framgangsmåte

3. Omdisponering av infrastruktur

I forbindelse med eventuell omdisponering av arealer og infrastruktur i havna, har MH anledning til å anvise annet sted i Moss havn for infrastruktur knyttet til ASKOs virksomhet. MH forplikter seg da til at ASKO får tilsvarende forutsetninger for å drive sin virksomhet, herunder Kaianlegget og areal til logistikkoperasjon, fra anvist sted. Hvis ASKO ikke får tilsvarende forutsetninger, gis ASKO rett til å si opp avtalen med virkning fra det tidspunkt ASKO ikke lenger har mulighet til å benytte det opprinnelige Kaianlegget. Ved slik oppsigelse plikter MH å innløse infrastruktur ASKO har etablert i forbindelse med det opprinnelige Kaianlegget. Partene vil ikke ha krav mot hverandre.

Hvis ASKO får tilsvarende forutsetninger for å drive sin virksomhet fra anvist sted, eller hvis ASKO ikke sier opp avtalen i medhold av den ovenstående:

(1) Plikter ASKO å flytte eksisterende redertilpasset infrastruktur til anvist sted. MH plikter å flytte denne i det tilfelle innløsning av denne allerede har funnet sted i medhold av punkt 7. Flytting skal gjennomføres i den grad det er mulig og økonomisk forsvarlig. Kostnad for flytting deles likt mellom partene.

(2) Hvis det ikke er mulig eller økonomisk forsvarlig å flytte eksisterende infrastruktur, skal ASKO gis rett til å investere i nytt kaianlegg og infrastruktur på anvist sted. Hvis ASKO ikke ønsker dette, skal ASKO si opp denne avtalen med virkning fra det tidspunkt ASKO ikke lenger har mulighet til å benytte det opprinnelige Kaianlegget. Partene vil ikke ha krav mot hverandre.

Partene kan avtale andre løsninger.

12. REFORHANDLING

Hvis omstendigheter utenfor partenes kontroll som ikke er regulert av andre bestemmelser i denne avtalen fører til vesentlige endringer av forutsetningene for denne avtalen, eller gir urimelige og ikke-tilsiktete konsekvenser for den ene av partene, kan de angjeldende bestemmelsene kreves reforhandlet. Hvis partene ikke enes om en reforhandling av de angjeldende bestemmelsene, kan avtalen sies opp av begge parter med 12 måneders varsel.

Dette punktet regulerer ikke oppsigelsesrett der parten har oppsigelsesrett etter andre bestemmelser i avtalen.

13. OVERDRAGELSE

1. Overdragelse til tredjepart

ASKO kan ikke uten skriftlig forhåndssamtykke fra MH overdra hele eller deler av denne avtalen til tredjepart. Samtykke kan kun nektes ved saklig grunn.

2. Konsernintern overdragelse

ASKO kan overdra hele eller deler av denne avtalen til et annet selskap i Norgesgruppen-konsernet uten samtykke fra MH. MH skal underrettes om overdragelsen en måned før den finner sted.

14. MISLIGHOLD

1. Bygge- og etableringsperioden, se punkt 6,2 ovenfor, antasipert mislighold

Det foreligger mislighold fra ASKO side dersom det i perioden før oppstart drift i 2022 er overveiende sannsynlig at ASKO ikke evner eller har til hensikt å oppfylle avtalen.

2. Under driftsfasen

Det foreligger mislighold fra ASKO side dersom ASKO ikke starter opp innen den frist som angis i punkt 6,3 ovenfor, med mindre forsinkelsen skyldes forhold utenfor ASKO kontroll.

Ved vesentlig overskridelse av oppstartfristen har MH rett til å heve avtalen.

Innen oppstart skal egenskapene til fartøyene og tilhørende infrastruktur dokumenteres. Herunder skal egenskapene til trekkvogner dokumenteres. Dersom egenskapene til fartøyer, trekkvogner, terminaltakter og redertilpasset infrastruktur som beskrevet i punkt 3 og 4 har vesentlige avvik fra det avtalte, foreligger mislighold.

Ved et hvert mislighold, skal ASKO gis en frist for å rette forholdet. Fristen skal være 6 måneder. Dersom rettingsfristen ikke overholdes, gis MH rett til å heve avtalen.

Dersom rettingsfristen ikke overholdes, gis MH rett til å heve avtalen.

Denne bestemmelsen regulerer ikke uttømmende misligholdstilfellene. Rett til å kreve heving foreligger, utover de foran nevnte tilfelle, ved vesentlig mislighold.

3. Mislighold fra MHs side

Dersom forhold som ligger innenfor MHs kontroll hindrer gjennomføring av ASKO virksomhet og bruk av Kaianlegget, taper MH sin rett til vederlag og avgifter for det tidsrom eller de anløp som hindres.

4. Erstatning

I tillegg til ovennevnte sanksjoner, gjelder for begge parter mislighold de alminnelige kontraktsmessige erstatningsregler for tap som påføres den annen part. Indirekte tap dekkes ikke, med mindre det foreligger forsett eller grov uaktsomhet.

15. OPPHØR

1. Opphør etter avtaleperiodens utløp

I den utstrekning MH ikke allerede har innløst den rederitilpassede infrastrukturen, se punkt 7 ovenfor, har MH rett til å kreve innløsning etter samme prinsipper som i punkt 7.

MH har rett til å kreve at ASKO fjerner den infrastruktur MH ikke ønsker å overta. Området skal da så langt mulig tilbakestilles til tilstanden før infrastrukturen ble etablert innen 6 måneder etter at avtalen har opphørt.

2. Ved oppsigelse.

Ved oppsigelse har MH rett til å kreve innløsning av hele eller deler av den faste infrastruktur ASKO har etablert i havna, så som fortøyningsinstallasjoner, laste-/losseanordninger og ladestasjon mm. Innløsning skjer etter prinsippene i punkt 7 ovenfor.

Ved oppsigelse før 10 år regnet fra oppstart, jf. punkt 6,3, skal man legge til grunn en nedskrivningstid på 10 år ved beregning av innløsningssummen.

MH har rett til å kreve at ASKO fjerner den infrastruktur MH ikke ønsker å overta. Området skal da så langt mulig tilbakestilles til tilstanden før infrastrukturen ble etablert innen 6 måneder etter at avtalen har opphørt.

3. Opphør ved mislighold

Ved opphør etter heving av avtalen gjelder det samme som ved oppsigelse i foregående punkt 15,2.

ASKO skal betale et beløp tilsvarende minsteleie etter punkt 8,2 for 5 år regnet fra hevingstidspunktet, neddiskontert til nåverdi.

4. Justeringsforpliktelse.

MH overtar ikke ASKOs eventuelle justeringsforpliktelse etter mval. § 9-3.

16. FORBEHOLD

Gyldigheten av denne avtalen er betinget av:

(a) inngåelse av egen avtale med MH om leie av areal for oppstilling og lagring av trekkvogner og traller og infrastruktur på flerbruksareal, jf. punkt 5;

(b) inngåelse av avtale mellom ASKO og Moss havnevesen tilsvarende denne avtalen, jf. punkt 2;

(c) styregodkjennelse fra begge parter av inngåelse av denne avtalen innen [DATO]; og

(d) styregodkjennelse av Prosjektet fra Norgesgruppen ASA 7. mai 2020, med forutsetning at forhold knyttet til COVID-19-viruset ikke medfører forsinkelser i styregodkjennelse.

17. TVISTER

Enhver tvist om avtalen skal søkes løst i minnelighet.

Partene skal gjennomføre utenrettslig mekling i medhold av tvisteloven kap. 7, før ordinært søksmål anlegges.

Som verneting vedtas den tingrett som MH har som verneting.

18. VEDLEGG

1. Firmaattest ASKO
2. Kart med inntegnede fortøyningsfasiliteter.
3. Prosjektbeskrivelse
4. Situasjonsskart med inntegnet flerbruksareal.

19. UNDERSKRIFTER

Denne avtalen er underskrevet i 2 – to – eksemplarer, hvorav partene får hvert sitt eksemplar.

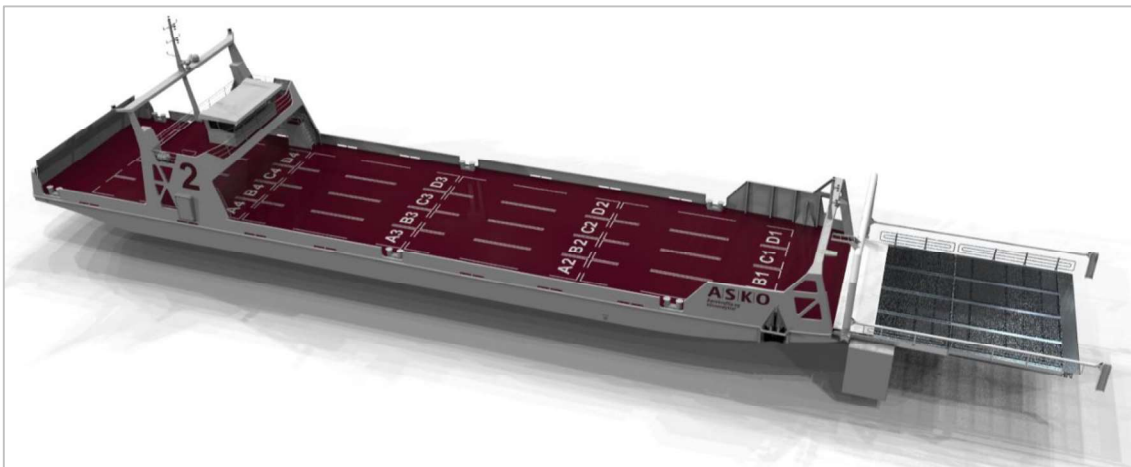
Moss den

For Moss Havn KF

For Asko Transport AS

.....

.....



ASKO Sjødrone

Torsdag 19. mars 2020. Ved Kai Just Olsen, ASKO og Hans Kristian Haram, Flowchange

1. ASKOs ønske og strategi

ASKO ønsker å etablere utslippsfri transportkjede over Oslofjorden. ASKO har stort lager på Vestby og etablerer nytt lager ved Sande. Det er behov for transport mellom disse lagrene og for inn- og utgående transport på motsatt side av fjorden for hvert lager.

For ASKO er det strategisk viktig å etablere en nullutslipps logistikkakse på tvers av fjorden. Denne vil knyttes mot nord- og sydgående logistikk på begge sider. Flere andre vareeiere har lignende behov og ASKO ønsker å dele tjenesten med andre.

Alternativ transportvei mellom lager på Sande og Vestby er hovedsakelig Oslofjord-tunellen, men det er trolig ikke mulig med nullutslippsbiler og kjent teknologi. Erfaring til nå er at tunellen har mange stengninger som gir upålitelige leveranser. Moss-Horten fergesamband vil benyttes der dette er hensiktsmessig.

ASKO ønsker derfor å sette i fast rute to sjødroner (autonome skip) som frakter traller mellom Moss og Horten uten trekkvogn og sjåfør. Trallene skal hentes og leveres på havner med nullutslippsbiler, fortrinnsvis elektrisk lastebiler. For lenger kjørestrekninger vil nullutslippsbiler fases inn når teknologien er tilgjengelig. ASKO vil samarbeide med andre transportbrukere om utnyttelse av kapasiteten i den nullutslipps transportkjeden.

2. Transportmønsteret

Elektriske lastebiler vil bringe traller med last mellom lager i Vestby og Moss havn samt mellom Horten havn det nye lageret i Hanekleiva ved Sande. Mellom havner og andre destinasjoner innfases lavutslippsbiler fortrinnsvis nullutslippsbiler når teknologien er på plass.

Trallene trekkes på og av sjødronene med to elektriske terminaltraktorer på hver side og fraktes over fjorden med sjødronene. Sjødronene bruker standardiserte ferjeleier og det må bygges ett slikt på hver side.

3. Frekvens og volumer

To sjødroner vil kunne være i service fra 2022 med seks rundturer per døgn til sammen. Fra 2024 forventes volumene å være store nok til åtte rundturer per dag.

Hver sjødrone vil kunne ta med 16 traller med last i hver retning. Med en daglig frekvens på seks turer utgjør dette 96 traller per døgn. Dette vil øke til 128 ved full produksjon.

Sjødronene vil bare være aktive bare på virkedager og vil seile på dag og natt. Natteseiling er i første omgang en avgang tidlig natt og tidlig morgen.

4. Utslippsfritt

Hele transportkjeden er utslippsfri. Dette gjelder trekkvognene som kjører trallene mellom lager og havn. De er batteridrevne. Det er også terminaltraktorene som rygger traller på sjødronen og som trekker dem av. Også sjødronene er drevet av batterier og de lades på begge sider.

Totalt sett medfører løsningen en årlig reduksjon av CO₂ fra lastebiler på 5.000 tonn i forhold til alternativ kjøring gjennom Oslofjorden. Prosjektet vil også redusere belastningen i Oslofjord-tunellen.

5. Ladeløsninger

ASKO utvikler i samarbeid med leverandører ladeløsninger for sjødronene, lastebilene og terminaltraktorene. Ladeløsning for sjødronen er i fronten av fartøyet. På landsiden er den en integrert del av ferjekaibruen.

ASKO ønsker å etablere ladestasjoner for tunge lastebiler i tilknytting til havn. Det er til hensikt at ladestasjonene skal være tilgjengelige for andre brukere, noe som vil bidra til raskere innfasing av elektriske lastebiler.

6. Redusert støy

Det er lagt stor vekt på å unngå støy til naboer.

Sidene lastebilene, terminaltraktorene og sjødronene er helelektrisk har de ingen motorstøy. Kjørerampene har rister med gummi under. Det samme gjelder ferjelemmene som legges på kjørerampen. Ferjelemmene er gjort ekstra store og tung og de vil derfor ikke ha vesentlig støyende bevegelser.

Terminaltraktorene vil bli autonome etter hvert og vil kjøre på et lukket område uten mennesker. De vil derfor ikke ha ryggevarsel. Det vil heller ikke lastebilene siden terminalen er arrangert slik at de alltid kjører forover inn i parkeringslommene.

7. Ringvirkninger

Etablering av den nye transportaksen gir potensialet for nye arbeidsplasser i lokalsamfunnet. Det vil gjøre det attraktivt å etablere terminaler og transportintensiv industri i områdene nær Moss og Horten. Det vil medføre både logistikk- og industriarbeidsplasser. Terminal for gods og terminal for returfraksjoner som papp og plast som skal skipes ute sjøveien til Europa er aktuelle virksomheter som kan etableres i området. ASKOs tilstedeværelse vil erfaringsmessig fra Mosseregion tilstrekke leverandører til dagligvarebransjen og til ASKO.

8. Trafikksikkerhet

Det jobbes tett med Kystverket for å etablere en overfart som ikke skaper konflikt med andre aktører. Sjødronene vil være bemannet de første årene for å få til en sikker og gradvis overgang til ubemannet drift.

På Mossesiden legges ferjeleiet på innsiden av utstikkerkaaien for Moss-Hortenfergen. På Hortensiden legges det på område utleid til Viking Spedisjon. Sjødronene vil ikke ha kryssende seilingsmønster med Bastøy-Fosen før de er midtfjords.

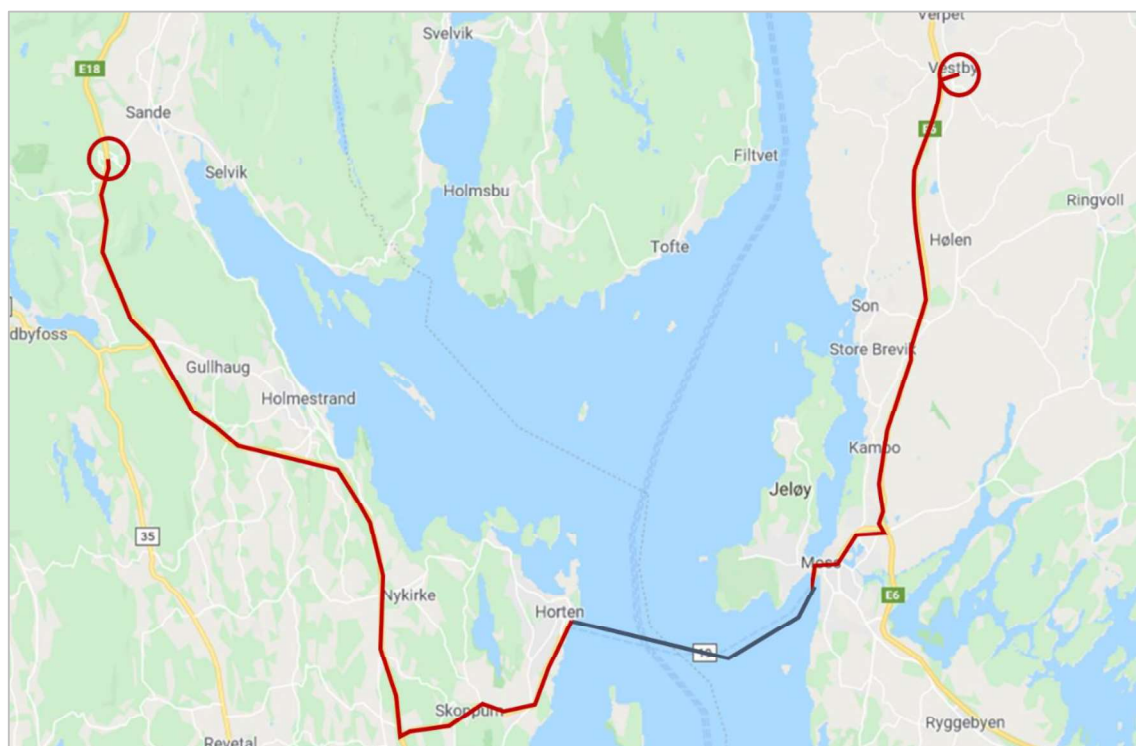
9. Eksisterende samband

Sjødronene vil for det meste transportere traller som i dag går gjennom eller som i fremtid vil gått gjennom den hardt belastede Oslofjordtunnelen. Det daglige volumet er ubetydelig i forhold til dagens volum med Bastøy-Fosen. Også når det gjelder lastebiler. Det er ikke planlagt å ta med lastebiler med trekkvogn og sjåfør på sjødronene, slik at løsningen representerer en helt annen logistikk-løsning med fokus på nullutslipp i hele transportkjeden og optimal utnyttelse av bilen og sjåførens arbeidstid når ikke bil og sjåfør bruker tid på overfarten. Løsningen gir også god fleksibilitet og effektivitet i transportkjeden..

Figur 1. Sjødrone og ferjekaibru med integrert ladeløsning i front av sjødronen.



Figur 2. Kjøremønster for lastebiler og sjødrone mellom Vestby og Sande



02.04.2020

Styret Moss Havn

ASKO sjødrone

– et svært viktig prosjekt for regionens utvikling av fremtidig næringsutvikling knyttet til bærekraftige, sikre og lønnsomme transportsystemer.

SAMS Norway er en klynge av næringsaktører som jobber med utviklingen av autonome systemer for mobilitet. Klyngen ble tatt opp i det nasjonale klyngeprogrammet i 2019 som ARENA klynge. Klyngen har Oslofjordregionen som hovedsete med besøksadresse på Bakkenteigen i Horten. Klyngen støttes også fra Viken Fylkeskommune og Vestfold og Telemark Fylkeskommune.

Autonome systemer for mobilitet er ett av de områdene der man forventer størst endring og størst vekst i årene som kommer, og utviklingen er allerede i gang. Trendene innenfor digitalisering, elektrifisering og automatisering sammenfaller og gir oss en mulighet til å skape nye, sikre, effektive og bærekraftige løsninger for transport. Norge er svært godt posisjonert for å kunne skape nye eksportprodukter til dette markedet. Teknologiselskaper og universiteter lokalisert på begge sider av fjorden sammen med de tunge logistikkaktørene i området, representerer et potensielt kraftsenter i denne utviklingen.

Klyngens aktører har lagt til grunn en visjon for sitt samarbeide som er at man i Norge i 2030 kan ha en verdiskaping knyttet til autonome systemer i størrelsesorden 100 mrd om man gjør de nødvendige satsinger. Nødvendige satsinger er blant annet YARA og ASKOs pionerprosjekter knyttet til autonom sjøtransport. Begge disse prosjektene gir store positive ringvirkninger for leverandørindustrien knyttet til disse og gir norske industri en unik mulighet til å utvikle verdensledende løsninger for eksport.

Realisering av ASKOs sjødroneprosjekt med kryssing fra Moss til Horten er svært viktig for industriens mulighet til å realisere sine planer og som utgangspunkt for nye prosjekter, produkter og tjenester.

SAMS jobber også med utvikling av nødvendige testarenaer for autonom mobilitet. En videre utvikling av aktiviteten knyttet til testarenaen i Horten over mot Moss og videre mot Vestby, er viktig for å opprettholde og videreutvikle et nasjonalt tyngdepunkt for utvikling av fremtidens logistikk og transportsystemer i regionen.

Realiseringen av ASKOs sjødroneprosjekt er viktig for utvikling av norsk verdiskaping fordi:

- Det vil gi positive ringvirkninger for mange selskaper som leverandører inn til prosjektet

- Det bidrar til at norske leverandører er i tet i utviklingen av fremtidens bærekraftige transportsystemer
- Det bidrar til utvikling av midtre Oslofjord som det viktigste området for utvikling og utprøving av autonome mobilitetssystemer i Norge
- Det vil bidra til å vitalisere logistikkprosjekter på begge sider av fjorden også de som er knyttet til landbaserte og banebaserte løsninger da prosjektet vil tiltrekke seg oppmerksomhet, kompetanse og teknologi
- Det vil kunne utløse nye utviklingsprosjekter, produkter og tjenester hos eksisterende bedrifter i området og potensielt nye start-ups
- Det vil legge grunnlaget for utvikling av bachelor- og masteroppgaver ved universitetene og høyskolen i regionen
- Det vil gi Moss Havn unik kunnskap og erfaring i å ta i bruk fremtidens løsninger for mobilitet
- Styrke Moss Havns posisjon i utviklingen av fremtidens transportsystem
- Det vil styrke lokal industri og Moss Kommunes posisjon som vertskapsby for ny næringsutvikling

Vennlig hilsen

Torun Degnes
Daglig leder
SAMS Norway

COMPANY SHARED



KONGSBERG

Horten Kommune
PB 10
3191 Horten
Norway

Attn: Karl Jørgen Tofte

Deres ref/Your ref
mail til KM v/Bjørn Jalving

Vår ref/Our ref
ASKO prosjektet

Dato/Date
2. april 2020

Vi viser til e-post fra Horten Kommune fredag 27. mars angående ASKOs sjødrone prosjekt og ønske om å bruke Horten havn.

Kongsberg Maritime (KM) har samarbeidet med ASKO om utslippsfri transportkjede over Oslofjorden. Vi er positive til prosjektet og i posisjon for leveranser til fartøyene. KM håper derfor Havnestyret godkjenner avtalen mellom Horten havn og ASKO.

- KM bistår ASKO og havneoperatørene med valg av løsning for ladning, fortøyning og ferjekaibru.
- KM vil gjennom sine operasjoner i Horten og Kongsberg levere utstyr til ASKOs sjødroner, og sammen med Massterly være ansvarlig for effektiv og sikker drift av fartøyene. Prosjektet vil bidra til økt industriell virksomhet.
- KM har sammen med havneansvarlige og VTS Horten utredet ruter egnet for regularitet og sikkerhet.
- Dette prosjektet vil gi Moss-Horten regionen lederskap i overgangen til utslippsfri autonom kysttrafikk. Prosjektet er i tråd med Norges bærekraftambisjoner om å flytte transport fra vei til sjø.
- Etter leveranse av to ASKO sjødronene fra verft, vil det trolig bli en periode med uttesting og kvalifisering av krav fra Sjøfartsdirektoratet. Sjødronene vil deretter starte regulær operasjon.

Med vennlig hilsen

Bjørn Jalving
Senior Vice President Technology, Sensors & Robotics
Kongsberg Maritime



Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
160/20	Kommunestyret	17.12.2020

Moss Havn KF - Budsjett 2021

Styrets innstilling til kommunestyret:

Moss havn KF's aggregerte drifts- og investeringsbudsjett for 2021 vedtas.

Budsjettrammen gir Moss havns administrasjon handlingsfrihet innenfor prioritering av fremlagte investeringstiltak.

Virksomhetens investeringer i 2021 blir finansiert gjennom egenkapital, lån og eventuelle tilskudd det kan søkes på.

Dersom ulike prosjekter ikke gjennomføres i løpet av 2021, og virksomhetens økonomi gir rom for det, vil administrasjonen stå fritt til raskere å nedbetale eksisterende låneportefølje.

Moss havn KF's økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024 vedtas.

Kommunestyret- 160/20:

Moss havn KF's aggregerte drifts- og investeringsbudsjett for 2021 vedtas.

Budsjettrammen gir Moss havns administrasjon handlingsfrihet innenfor prioritering av fremlagte investeringstiltak.

Virksomhetens investeringer i 2021 blir finansiert gjennom egenkapital, lån og eventuelle tilskudd det kan søkes på.

Dersom ulike prosjekter ikke gjennomføres i løpet av 2021, og virksomhetens økonomi gir rom for det, vil administrasjonen stå fritt til raskere å nedbetale eksisterende låneportefølje.

Moss havns økonomiplan vedtas med de endringer som fremkommer i sak 161/20: Moss kommunes økonomi og handlingsplan 2021 – 2024.

Saksopplysninger:

Det vises til saksprotokoll fra styret i Moss Havn KFs møte 01.12.2020, samt forslag til budsjett for 2021.

Oppsummering/konklusjon:

Det konkluderes i tråd med innstillingen.

Kommunestyret 17.12.2020:**Behandling:**

Ny setning fremmet av Shakeel Rehman, Arbeiderpartiet

Moss havns økonomiplan vedtas med de endringer som fremkommer i sak 161/20: Moss kommunes økonomi og handlingsplan 2021 – 2024.

Forslag fremmet av Arild Svenson, Ny kurs

Budsjett for Moss Havn godkjennes etter å ha trukket ut alle investeringer og kostnader vedrørende ASKO-prosjektet. Moss Havn legger fram sak for behandling av Kommunestyret i løpet av første kvartal 2021 som omhandler alle sider ved ASKO-prosjektet, både økonomi og planforhold.

Voting:

Ny Kurs sitt forslag fikk 9 stemmer (Ny Kurs, FrP og Uavh) og falt.

APs forslag ble vedtatt mot 11 stemmer (Ny Kurs, FrP, V og Uavh).

Styrets innstilling ble vedtatt mot 11 stemmer (Ny Kurs, FrP og V).

Kommunestyret- 160/20:

Moss havn KF's aggregerte drifts- og investeringsbudsjett for 2021 vedtas.

Budsjettrammen gir Moss havns administrasjon handlingsfrihet innenfor prioritering av fremlagte investeringstiltak.

Virksomhetens investeringer i 2021 blir finansiert gjennom egenkapital, lån og eventuelle tilskudd det kan søkes på.

Dersom ulike prosjekter ikke gjennomføres i løpet av 2021, og virksomhetens økonomi gir rom for det, vil administrasjonen stå fritt til raskere å nedbetale eksisterende låneportefølje.

Moss havns økonomiplan vedtas med de endringer som fremkommer i sak 161/20: Moss kommunes økonomi og handlingsplan 2021 – 2024.

Hanne Tollerud, ordfører
Moss 03.12.2020

Vedlegg i saken:

03.12.2020	20/134-6 Saksprotokoll fra Moss Havn KF - Budsjett 2021 - til kommunestyret
04.12.2020	Sak 292020 Moss Havn KF Budsjett 2021
04.12.2020	Protokoll fra havnestyremøte 01122020 (10010) (L)(10011)
07.12.2020	Moss Havn KF - forslag til Budsjett 2021.pdf



SAKSPROTOKOLL FRA MOSS HAVN KF

Sak nr. 29/2020 – Budsjett 2021 – Moss Havn KF

Saksbehandler: Havnesjef Øystein H. Sundby
Økonomi- og administrasjonssjef Line Håkensen

Dato: 01.12.2020

Moss Havn KF	Møtedato	Utvalgs-Saksnr.	Behandlings Status	Besluttende Organ
	01.12.2020	7/2020		

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

- Protokoll fra havnestyremøte nr. 7 den 1. desember 2020
- Saksdokumentene til sak nr. 29/2020
- Forslag til budsjett 2021

Forslag til innstilling:

Moss Havn KFs budsjettforslag for 2021 legges frem for kommunestyret med følgende innstilling:

Moss havn KF's aggregerte drifts- og investeringsbudsjett for 2021 vedtas.

Budsjettrammen gir Moss havns administrasjon handlingsfrihet innenfor prioritering av fremlagte investeringstiltak.

Virksomhetens investeringer i 2021 blir finansiert gjennom egenkapital, lån og eventuelle tilskudd det kan søkes på.

Dersom ulike prosjekter ikke gjennomføres i løpet av 2021, og virksomhetens økonomi gir rom for det, vil administrasjonen stå fritt til raskere å nedbetale eksisterende låneportefølje.

Moss havn KF's økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024 vedtas.

Møtebehandling:

Økonomi- og administrasjonssjef Line Håkensen og havnesjef Øystein Sundby presenterte saken for havnestyret.

Votering:

Havnesjefens forslag til innstilling ble enstemmig vedtatt.

Styrets innstilling:

Moss Havn KFs budsjettforslag for 2021 legges frem for kommunestyret med følgende innstilling:

Moss havn KF's aggregerte drifts- og investeringsbudsjett for 2021 vedtas.

Budsjettrammen gir Moss havns administrasjon handlingsfrihet innenfor prioritering av fremlagte investeringstiltak.

Virksomhetens investeringer i 2021 blir finansiert gjennom egenkapital, lån og eventuelle tilskudd det kan søkes på.

Dersom ulike prosjekter ikke gjennomføres i løpet av 2021, og virksomhetens økonomi gir rom for det, vil administrasjonen stå fritt til raskere å nedbetale eksisterende låneportefølje.

Moss havn KF's økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024 vedtas.



SAK 29/2020 – MOSS HAVN KF – FORSLAG TIL BUDSJETT 2021

HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:

Moss Havn KFs budsjettforslag for 2021 legges frem for kommunestyret med følgende innstilling:

Moss havn KF's aggregerte drifts- og investeringsbudsjett for 2021 vedtas.

Budsjettrammen gir Moss havns administrasjon handlingsfrihet innenfor prioritering av fremlagte investeringstiltak.

Virksomhetens investeringer i 2021 blir finansiert gjennom egenkapital, lån og eventuelle tilskudd det kan søkes på.

Dersom ulike prosjekter ikke gjennomføres i løpet av 2021, og virksomhetens økonomi gir rom for det, vil administrasjonen stå fritt til raskere å nedbetale eksisterende låneportefølje.

Moss havn KF's økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024 vedtas.

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

Forslag til budsjett 2021 Moss Havn KF

SAKSUTREDNING:

SAKSBEHANDLER: Line Håkensen

SAKSOPPLYSNINGER:

Moss Havn KF fører regnskap etter kommunal regnskapsforskrift fastsatt av KMD 15. desember 2000 med hjemmel i Lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven). Fra og med 01.01.2020 gjelder ny forskrift om økonomiplan, årsbudsjett, årsregnskap og årsberetning for kommuner og fylkeskommuner mv.

De siste årenes driftsresultat viser en positiv utvikling for virksomheten og godsomslag i havna. Moss Havn har en god økonomi og prognosen for inneværende år viser et driftsresultat på ca. 1,9 millioner kroner.

Det markedsorienterte prissystemet i havna er strategisk og økonomisk forankret. Prismodellen videreføres i 2021. Det er gjennomført en prissammenligning med de andre havnene i Oslofjorden. Dette tilsier at vi primært holder på gjeldende priser utover noe lønnsjustering.

Moss Havns budsjettforslag for 2021 er i hovedsak vurdert på bakgrunn av havnekapitalens regnskap per august 2020, prognoseberegninger, forventet utvikling og signaler fra markedet. Det er i

budsjettplanleggingen lagt til grunn nødvendig aktivitet både når det gjelder bemanning, investeringer og vedlikehold i 2021.

Moss havn KF's økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024, forutsetter større aktivitet både i havna og i innlandshavna, og dette vil gi både økte inntekter og noe økte kostnader.

Administrasjonen har orientert verneombudet og tillitsvalgt i møte den 19.11.2020 om investeringer og forslag til budsjett 2021.

MILJØKONSEKVENSER:

Ingen

KONKLUSJON:

Administrasjonen konkluderer i tråd med innstilling



Vår.ref. 20/134 -

Protokoll fra styremøte Moss Havn KF

Møte nr. 7/2020
Møtedato: 1. desember 2020 kl. 08.00
Møtested: digitalt via Teams

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 (medlem)
Erlend Wiborg (medlem)
Kristin Lind-Larsen (medlem)
Birger L. Harveg (ansattes repr.)
Ulf Raab (bruker repr.)

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: 0800

Revisor Per Harald Eskedal fra BDO holder først en orientering om revisors rapportering 2020.

Til behandling foreligger følgende meldinger saker:

Meldinger:	
Nr. 5:	Forskrift farvannsavgift for sjøområdet i Moss
Møtebehandling:	Forskrift sendt på høring med frist 9. desember. Det blir innkalt til et nytt havnestyremøte den 18.12. kl. 08.30 på Teams, hvor forskrift fremmet for vedtak.

Saker	
Nr. 26:	Signering av møteprotokoll fra forrige havnestyremøte
Møtebehandling:	Møteprotokoll fra havnestyremøte den 19.10.2020 skal signeres i løpet av uke 49 på vårt kontor sammen med nærværende protokoll.
Nr. 27:	Godkjenning av innkalling og saksliste
Vedtak:	Godkjent
Nr. 28:	Saker til eventuelt
Vedtak:	Ingen
Nr. 29:	Budsjett Moss Havn KF 2021

Havnesjefens forslag til innstilling:	Moss havn KF's aggregerte drifts- og investeringsbudsjett for 2021 vedtas. Budsjettrammen gir Moss havns administrasjon handlingsfrihet innenfor prioritering av fremlagte investeringstiltak. Virksomhetens investeringer i 2021 blir finansiert gjennom egenkapital, lån og eventuelle tilskudd det kan søkes på. Dersom ulike prosjekter ikke gjennomføres i løpet av 2021, og virksomhetens økonomi gir rom for det, vil administrasjonen stå fritt til raskere å nedbetale eksisterende låneportefølje. Moss havn KF's økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024 vedtas.
Møtebehandling:	Økonomi og administrasjonssjef Line Håkensen orienterte om budsjett og økonomi- og investeringsplan 2021 – 2024.
Vedtak:	Innstillingen ble enstemmig vedtatt som innstilt: Moss havn KF's aggregerte drifts- og investeringsbudsjett for 2021 vedtas. Budsjettrammen gir Moss havns administrasjon handlingsfrihet innenfor prioritering av fremlagte investeringstiltak. Virksomhetens investeringer i 2021 blir finansiert gjennom egenkapital, lån og eventuelle tilskudd det kan søkes på. Dersom ulike prosjekter ikke gjennomføres i løpet av 2021, og virksomhetens økonomi gir rom for det, vil administrasjonen stå fritt til raskere å nedbetale eksisterende låneportefølje. Moss havn KF's økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024 vedtas.
Nr, 30:	Møtedatoer for havnestyret 2021
Havnesjefens Forslag til innstilling:	Tirsdag den 26.januar (uke 4) Tirsdag den 2. mars (uke 9) Tirsdag den 13. april (uke 15) Tirsdag den 2. juni (uke 22) Tirsdag den 31. august (uke 35) Tirsdag den 12. oktober (uke 41) Tirsdag den 30. november (uke 48)
Møtebehandling:	Det foreslås at møtetidspunkt klokken 08.00 videreføres. Styreformann Fred Jørgen Evensen foreslår følgende: møteplanen vedtas med mulighet for å kunne ha en hybrid løsning med både digital og fysisk deltakelse.
Vedtak:	Møteplan for 2021 vedtas om som innstilt med styreformanns sitt forslag om at deltakelse i møtene kan skje både digital og fysisk deltakelse.

Orienteringer fra havneadministrasjonen:

- HMS/ISPS/Avvik
- Sykefravær
- Statistikk teus/tonnasje pr. oktober

- Inntekter gjestehavn og besøk i bobil
- Informasjon om Covid 19 tiltak.
- Endringer i Stevedore selskap.
- GC har startet å trekke doble containere, positivt for trafikk/miljø.
- Status lager Rockwool.
- Servicebygg for SSV er åpnet og tatt i bruk.
- Status nye kontorbygg; tillatelse er mottatt fra kommunen.
- Status Asko droneprosjekt
- Avtale med Bastø Fosen om ladeanlegg – inngått avtale som gir tilgang til areal.
- Avtale inngått med Kruser – bidrar til å etablere elektriske fritidsbåter i Moss.
- Havnesjefen orienterte om en sak som er UO i hht §15.

Møtet ble hevet kl. 09.30.

Neste havnestyremøte (ekstraordinært) avholdes den 18.12. på Teams.

Havnestyremøtet ble tatt opp og legges ut på vår hjemmeside.

Rett avskrift bevitnes:

Havnestyrets underskrifter:

Liv Grete Øyan Moe
sekretær

Moss havn KF Budsjett 2021



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

Innhold

1. Innledning	3
1.1 Visjon	3
1.2 Strategiske hovedområder	3
1.3 Hovedmål	3
1.4 Status	4
2. Driftsregnskap	4
2.1 Oversikt over regnskap status 2020 med budsjett 2021 og endring fra 2020 til 2021	4
3. Forutsetninger	6
3.1 Rammebetingelser	6
3.2inntekter	6
3.3 Lønn og personalkostnader	7
3.4 Driftskostnader	7
3.5 Finanskostnader	8
4. Klima og miljø	8
5. Risikovurdering	9
6. Investeringer	10
7. Konklusjon	11
7.1 Vurderinger	11
7.2 Reguleringsfond	11
8. Økonomiplan for 2021 - 2024	11
8.1 Driftsbudsjett	11
8.2 Investeringsplan	11

1. Innledning

1.1 Visjon

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

1.2 Strategiske hovedområder

Havnestyret vedtok strategiplan for perioden 2020-2028 i sitt møte den 1. september 2020. Kommunestyret i Moss godkjente denne planen i sitt møte den 17. september 2020.

Strategiplanen prioriterer 4 hovedområder som hvert har sitt strategiske mål. Disse hovedområdene er:

Samfunnskontrakten

Moss havn er en offentlig havn med viktige funksjoner i regionen. Rammevilkårene gir havnen en sentral rolle i utviklingen 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.

1.3 Hovedmål

Hvert av de strategiske hovedområdene har angitt ett hovedmål:

- Moss havn skal være en viktig bidragsyter til regional verdiskapning, kunnskapsformidling og forvaltning av sjøarealene
- Moss havn skal utvikles for å dekke næringslivets logistikkbehov
- Moss havn skal være en kompakt byhavn som dekker regionens behov
- Moss havn skal være smart, effektiv og miljøvennlig. Det skal være høy grad av sikkerhet i alle operasjoner og nullvisjon for arbeidsulykke

1.4 Status

Moss havn KF fører regnskap etter kommunal regnskapsforskrift fastsatt av KMD 15. desember 2000 med hjemmel i lov av 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner. 01.01.2020 kom ny forskrift om økonomiplan, årsbudsjett, årsregnskap og årsberetning for kommuner og fylkeskommuner mv.

Moss havn KF har hatt positivt driftsresultat de siste årene og årets prognose for 2020 viser driftsoverskudd på ca. 1,9 MNOK.

Moss havn KF budsjettforslag for 2021 er vurdert med utgangspunkt i regnskap pr. andre tertial 2020, prognose for 2020 og forventet utvikling og signaler fra markedet. Det er i budsjettet lagt til grunn nødvendig aktivitet for å nå strategiske mål både når det gjelder investering, drift og vedlikehold i 2021.

2. Driftsregnskap

2.1 Oversikt over regnskap status 2020 med budsjett 2021 og endring fra 2020 til 2021

Tabellen viser følgende:

- Regnskap pr 31.08.2020
- Årsbudsjett 2020
- Prognose pr 31.12.2020
- Årsbudsjett 2021
- Endring budsjett 2020 – 2021

Det budsjetteres med et netto driftsoverskudd på kr 2 135 000,- i 2021, det er et resultat som er kr 80 959,- høyere enn budsjett 2020.

Vesentlige endringer kommenteres i kapittel 3. Forutsetninger under aktuell gruppering.

	2020			2021	2020 - 2021
	Hittil i år august	Årsbudsjett	Prognose	Årsbudsjett	Endring
DRIFTSINNTEKTER					
Avgiftspliktig					
Sum anløpsavgift og kaivederlag	-1 501 113	-2 360 000	-2 272 884	2 310 000	50 000
Sum varevederlag	-3 542 045	-5 615 000	-5 654 976	5 815 000	200 000
Sum havneavgifter og vederlag	-5 043 157	-7 975 000	-7 927 860	8 125 000	150 000
Sum vederlag og gebyrer	-16 199 351	-24 001 000	-23 913 535	23 860 000	141 000
Sum avgiftspliktig omsetning	-21 242 509	-31 976 000	-31 841 395	31 985 000	9 000
Avgiftsfritt					
Sum skipsavgifter og vederlag	-1 047 647	-1 550 000	-1 510 906	-1 550 000	-
Sum varevederlag	0	0			
Sum havneavgifter og vederlag	-1 047 647	-1 550 000		1 550 000	-
Sum vederlag og gebyrer	-41 343	-153 000	-180 814	395 000	242 000
Sum annen omsetning	-248 560	-195 000	-328 503	180 000	15 000
Sum avgiftsfri omsetning	-1 337 550	-1 898 000	-2 020 223	2 125 000	227 000
SUM DRIFTSINNTEKTER	-22 580 059	-33 874 000	-33 861 617	-34 110 000	236 000
DRIFTSKOSTNADER					
Sum lønn og sos. kostn.	7 974 930	14 204 663	12 974 752	13 837 222	367 441
Sum inventar og utstyr	1 052 860	1 322 000	1 671 062	1 450 000	-128 000
Sum andre driftskostn.	7 943 900	10 684 800	11 626 367	9 927 000	757 800
Sum avskrivninger	0	0			
SUM DRIFTSKOSTNADER	16 971 689	26 211 463	26 272 181	25 214 222	997 241
BRUTTO DRIFTSRESULTAT	5 608 369	7 662 537	7 589 437	8 895 778	-1 233 241
FINANSPOSTER					
Sum finansinntekter	-372 098	-800 000	-488 168	-150 000	-650 000
Sum rentekostnader	1 268 388	2 228 496	1 860 495	2 230 778	-2 282
Sum finanskostnader	4 054 964	6 408 496	4 262 398	4 680 000	-500 000
Netto eksterne finanstransaksjoner	3 682 866	5 608 496	5 634 725	6 760 778	-1 152 282
Motpost avskrivninger	0	0			
NETTO DRIFTSRESULTAT	1 925 503	2 054 041	1 954 712	2 135 000	-80 959
Ekstraord. inntekter					
Ekstraord. kostnader					
DRIFTSOVERSKUDD	1 925 503	2 054 041	1 954 712	2 135 000	-80 959

3. Forutsetninger

3.1 Rammebetingelser

Moss havn KFs tjenester utføres etter følgende lovhjemmel og avtalegrunnlag:

- Lov av 21. juni 2019 nr 70 – Havne- og farvannsloven
- Veileder til havne- og farvannsloven
- Tilhørende forskrifter
- Lov om kommuner og fylkeskommuner gjeldende fra 01.01.2020
- Eiermelding
- Vedtekter gjeldende fra 01.01.2020
- Strategisk plan 2020 - 2028

3.2 Inntekter

Moss havn KF har utarbeidet egen prisliste og egne forretningsbetingelser for bruk av havnen i 2021. Prismodellen videreføres i 2021 med små justeringer som følge av lønnsutvikling og markedsutvikling.

Farvannsavgiften endres ikke for 2021. Det er sendt på høring forslag til ny lokal forskrift for innkreving av farvannsavgiften for Moss Havn. Denne forutsettes vedtatt i eget havnestyremøte før årsskiftet.

Variable inntekter er forsiktig anslått.

En del av virksomhetens driftsinntekter består av leieinntekter, og dette er fastregulert i form av leiekontrakter hvor priser i hovedsak er indeksregulert for flerårige kontrakter. Dette inngår i grunnlaget for inntektsbudsjettet som legges frem.

Totalt proveny fra varevederlag og farvannsavgift øker noe etter signaler fra markedet om økt aktivitet.

I budsjett fra 2020 til 2021 er havneavgifter og vederlag opp med kr 150 000,-.

Vederlag og gebyrer består av inntekter tilknyttet flere ulike tjenester. Her inngår blant annet utleie av kontorlokaler, varelager og utearealer samt inntekter som følge av krankjøring og leie med mer.

Det ble inngått nye leieavtaler for havnearealer i 2019 og disse gir økte leieinntekter i årene fremover.

I løpet av 2020 ser vi en jevn økning på bruk av kran og det estimeres med en økt aktivitet utover i 2021 også.

Endring fra budsjett 2020 til 2021 er vederlag og gebyrer opp med kr 101 000,-.

Annen omsetning består av inntekter fra blant annet parkering og ulike refusjoner. Det er gjort en endring som gjelder budsjettering på ulike konto slik at dette nå er en del av vederlag og gebyrer.

I budsjett fra 2020 til 2021 er annen omsetning redusert med kr 15 000,-.

Totalt driftsinntekter budsjetteres i 2021 til kr 34 110 000,-. Det er kr 236 000,- høyere enn budsjett 2020.

3.3 Lønn og personalkostnader

Det er budsjettet med 12,1 årsverk i 2021 som fordeles på følgende avdelinger:

100 Administrasjon	3,1 årsverk
200 Teknisk	9,0 årsverk + 2 sommervikarer i 2 måneder

Det er ikke budsjettet med nye årsverk i 2021. På grunn av delvis pensjonering reduseres årsverk med 0,5. Administrasjonen, vurderer kontinuerlig behov for endringer i bemanning.

Det er budsjettet med lønnsvekst på 3 % med virkning fra 01.05.2021. Moss Havn KF har avtalefestet pensjon igjennom Kommunal Landspensjons Kasse (KLP) fom 2020.

Totale kostnader lønn og personal budsjetteres i 2021 med kr 13 837 222,-, det er en nedgang fra budsjett 2020 med kr 367 441,-.

3.4 Driftskostnader

Det er i budsjettet lagt til grunn nødvendig aktivitet knyttet til drift og vedlikehold i 2021. En omfattende infrastruktur med kaier, kraner, bygg og anlegg krever kontinuerlig oppfølging.

I løpet av 2019 har det blitt mer leie av arealer på innlandshavn med tilhørende høyere kostnader til drift og vedlikehold. Det er behov for noen større vedlikeholdsarbeider på det maskinelle utstyret (som ikke defineres som investering) for å opprettholde standard og redusere risiko for driftsstans.

Markedsføringsavtale med We Made videreføres for drift og oppfølging av nettside og sosiale medier slik som Facebook, Instagram etc.

Moss havn har budsjettet med overføring av kr 250 000,- til «Mossregionens Næringsutvikling AS» (MNU). Moss havn eier pr. 01.12.2020 17,12 % av aksjene i selskapet. Det forutsettes at Moss havn KF har samme rolle som tidligere i selskapet.

Endring budsjett fra 2020 til 2021 for andre driftskostnader er en reduksjon på kr 757 800,-.

Innovasjon som gjelder effektivisering og digitalisering av administrative- og operative tjenester gir noe økte kostnader innenfor utstyr, spesielt IKT.

Endring budsjett fra 2020 til 2021 for inventar og utstyr er kr 128 000,-.

3.5 Finanskostnader

Finansinntekter:

Lavt rentenivå i markedet og investeringer i 2020 har vært finansiert av egenkapital, dette vil påvirke finansinntektene i 2021 og det vil bli lavere enn tidligere år.

Endring budsjett fra 2020 til 2021 er finansinntekter ned med kr 650 000,-.

Finanskostnader:

Det budsjetteres med et nytt låneopptak i 2021 som vil påvirke utestående gjeld og finanskostnader.

Endring budsjett fra 2020 til 2021 er finanskostnader opp med kr 2 282,-.

Rentekostnader:

Utestående gjeld pr. 01.01.2021 kr 59 632 818,-

Budsjettert utestående gjeld pr. 31.12.2021 kr 74 632 818,-

Endring budsjett fra 2020 til 2021 er rentekostnader opp med kr 500 000,- pga låneopptak i 2021, se pkt. 6 Investeringer/8.2 Investeringsplan.

4. Klima og miljø

Moss havn er Miljøfyrtårnsertifisert. Siste gang sertifisert i 2018 for nye tre år. 2020 bli det 12. året som miljøsertifisert havn. Første rapport ble levert for 2008. I 2021 planlegges det å gjennomføre ny resertifisering.

Moss havn gir innspill til Moss kommune sin klimaplan og deler kommunen sin målsetting om å bli fossilfri innen 2030.

For å nå målet om en fossilfri Moss havn innen 2030 kreves det ny teknologi, investeringer og utbygging av Moss havn sine anlegg og driftsmidler. Det samme gjelder for leietakere og operatører i Moss havn.

Etablering av dronehavn i 2021 vil være et viktig steg på veien til å etablere fossilfri havn. Denne investeringen legger til rette for oppstart med elektriske sjødroner tidlig 2022 og tilhørende elektrisk terminalutstyr. Det legges også til rette for implementering av elektriske trekkvogner fra 2023.

Dagens kontorbygg er utdatert og planlegges revet. Moss havn vil sette i stand kommunens bygg i Stengata 1 og 3. Avtale er inngått med Moss kommunale eiendomsselskap om disposisjon av byggene. Gjenbruk av bygg er et viktig miljøtiltak. Nye kontorfasiliteter erstatter dagens bygg og lokaler med moderne standard gir betydelig lavere energiforbruk enn det Moss havn har gjennom dagens lokaliteter.

Nye smarte løsninger er sentralt for å bedre logistikk og miljøpåvirkningen.

Moss havn arbeider videre sammen med kunder, leietakere og operatør/andre aktører for å fremme denne utviklingen. Ved inngåelse av nye kontrakter vil det kunne legges inn krav til moderne og utslippsfrie løsninger.

Moss havn har i dag fossilfri bilpark og elektrisk containerkran. I 2021 er det budsjettert med å bytte én hjullaster fra diesel til ny med elektrisk drift. Administrasjonen vil også se etter muligheter for å elektrifisere en av havnas båter.

Landstrømanlegget ble ferdigstilt i oktober 2019 og det forventes at dette tas i bruk i 2021. Potensialet for anlegget med dagens seilingsmønster er estimert til rett under 1 million kWh, men dette krever at skipene som anløper har mulighet for å motta landstrøm.

Selskapet Kruser gis tilgang til to plasser i kanalen for sesongen 2021. Konseptet deres er båtdeling av elektriske fritidsbåter for sine medlemmer. Det er viktig for Moss havn å bidra til utvikling av miljøvennlig båtliv og samtidig vil Moss havn få viktig kunnskap krav til infrastruktur for elektrifisering av fritidsbåter.

Moss havn er grunneier på Værlepiren hvor Bastø Fosen planlegger å investere i ladeanlegg for sine nye elektriske ferger. Vi legger til rette gjennom avtaler slik at tiltakshaver får tilgang til areal for etablering av anlegget. Denne elektrifiseringen vil føre til en reduksjon i utslipp fra fergevirksomheten med 75 %.

Vårt målrettede arbeid med å redusere støy har fortsatt gjennom 2020, dog med noen reduksjoner på grunn av korona og muligheter for å gjennomføre målinger. Vår tiltaksplan for å redusere støy videreføres med tiltak i 2021.

5. Risikovurdering

De endringer som skal gjennomføres i havna i 2021 medfører også økonomiske endringer som det er tatt høyde for i dette budsjettet. Forsiktighetsprinsippet er lagt til grunn knyttet til økonomiske effekter. Forsiktighetsprinsippet er også lagt til grunn for økning av de budsjettere aktivitetsbaserte inntektene.

Ut over dette er det spesielt hensyntatt følgende:

Investeringer

Det er i investeringsbudsjettet lagt inn investering i nytt kontorbygg i Stengata 1 og 3. Byggene er eid av Moss kommune gjennom MKE og inngår i opsjonsavtale som er inngått med Sjøsidan Moss AS. Avtalen innebærer at Moss havn vil disponere byggene mot å sette dem i stand. Avtalen regulerer oppgjør ved en eventuell utflytting for Moss havn fra byggene i fremtiden.

Ankesak T. Engene

T. Engene vant ikke frem i sitt søksmål mot Moss havn og Moss havn ble i dommen (avsagt 6. juli 2018) tilkjent 2,0 MNOK i saksomkostninger. Saken er anket og dermed ikke rettskraftig. Behandlingen i Lagmannsretten var berammet til april 2020. Pga. Covid-19 utbrudd er saken utsatt til uke 7 og 8 i 2021.

Moss havn KF har mottatt en betinget garanti fra Sparebank1 Hallingdal Valdres pålydende 2,5 MNOK (tilkjente saksomkostninger + renter gyldig til 31.12.2021). Beløpet skal ikke bokføres før rettskraftig dom foreligger.

Kostnader i forbindelse med juridisk bistand er regnskapsført løpende og for 2020 er det påløpt kr 1 362 668,-.

En eventuell inntekt i 2021 vil være uten motpost på kostnader bokført i perioden 2018 – 2020. I forbindelse med gjennomføring av sak for lagmannsretten vil det kunne påløpe ytterligere saksomkostninger. Det er ikke budsjettet med dette.

6. Investeringer

Moss Havn KF har budsjettet med en investeringsramme i 2021 på kr 20 800 000,-.

Planlagte investeringer i 2021 finansieres gjennom egenkapital, opptak av lån knyttet til nytt kontorbygg og eventuelt ulike tilskudd det kan søkes på.

	2020			2021	2020 - 2021
	Hittil i år august	Årsbudsjett	Prognose	Årsbudsjett	Endring
INVESTERINGSREGNSKAP					
Finansiering					
3180 Bruk av disponible fond		-33 600 000	-26 402 449	5 800 000	27 800 000
3182 Bruk av lån				15 000 000	15 000 000
3770 Refusjon fra andre	-797 551		-797 551		-
Sum finansiering	-797 551	-33 600 000	-27 200 000	-20 800 000	-12 800 000
Kostnader					
6640 Investeringer prosjekter	21 496 531	33 600 000	27 200 000	20 800 000	12 800 000
Sum kostnader	21 496 531	33 600 000	27 200 000	20 800 000	12 800 000
RESULTAT	-20 698 980	0	0	0	0

Investeringene fordeles på følgende tiltak:

Basisinvesteringer:

- Nytt kontorbygg i Stengata 1 og 3
- Riving av dagens bygg
- Nytt verksted i Havnelageret
- Tollboden, maling av bygget
- Viderefører samarbeidsprosjekt med Asko som gjelder dronehavn

Investeringer kaier/havn:

- Gjestebrygge kanalens vestsida

Innkjøp / annet:

- Hjullaster, elektrisk

Virksomheten legger til grunn en nødvendig handlingsfrihet innenfor den totale investeringsrammen i forhold til prioritering av ulike investeringstiltak. Det kan også tilkomme behov for andre investering enn opplistet overfor.

7. Konklusjon

7.1 Vurderinger

Administrasjonen i Moss havn KF mener budsjettet for 2021 gir gode rammer, både for Moss kommune og havna, til å gjøre sjøtransport mer attraktivt og gi næringslivet i regionen mulighet for effektiv og miljøvennlig transport.

Budsjettforslaget gir handlingsrom til å utvikle Moss havn videre for å møte samfunnets og næringslivets behov for ett effektivt logistikk knutepunkt i regionen. Det er også viktig at Moss havn har rammebetingelser for å delta i utvikling av havnens nærområde.

7.2 Reguleringsfond

I tråd med driftsbudsjettet for 2021 overføres et eventuelt driftsoverskudd til Moss havn KFs reguleringsfond.

8. Økonomiplan for 2021 - 2024

8.1 Driftsbudsjett

Moss havn KF har utarbeidet et overordnet 4 års driftsbudsjett. Følgende risikomomenter må bemerkes:

- Driftsinntekter øker som følge av større aktivitet
- Som følge av høyere aktivitet både i havnen og i innlandshavna vil det komme noe økte driftskostnader
- Låneopptak til investeringer i perioden 2021 – 2024. Forutsetter foreløpig at investeringen finansieres gjennom lån.

Driftsbudsjett:	2021	2022	2023	2024
Driftsinntekter	34 110 000	37 389 000	38 136 780	40 436 204
Driftskostnader	25 214 222	25 624 000	26 136 480	26 659 210
Brutto driftsresultat	8 895 778	11 765 000	12 000 300	13 776 994
Sum finansposter	6 760 778	7 071 420	9 327 947	12 437 875
Netto årsresultat	2 135 000	4 693 580	2 672 353	1 339 119

8.2 Investeringsplan

Moss havn KF har budsjettet med en investeringsramme i perioden 2021 – 2024 på kr 179,3 MNOK. Investeringer mot slutten av perioden er i hovedsak knyttet til infrastruktur med lang levetid. Dette er nødvendige forberedelser for å kunne flytte aktiviteten sørover på havneområdet for. Dette vil være en forutsetning for å kunne avgi arealer som er dekket av opsjonsavtale inngått med Sjøsidan Moss as.

Planlagte investeringer i 4 års perioden finansieres gjennom egenkapital, opptak av lån og ulike tilskudd.

Endringer fra forrige økonomiplan (levert ved budsjett 2020) er i hovedsak knyttet til målsettinger satt gjennom strategiplan for Moss havn KF 2020 – 2028 som ble vedtatt i høst.

Investeringene fordeles på følgende tiltak:

Investeringer bygg:

- Nytt kontorbygg i Stengata 1 og 3
- Riving av dagens bygg
- Nytt verksted i Havnelageret

Investeringer kaier/havn:

- Vi viderefører samarbeidsprosjekter med Asko for etablering av dronehavn

Følgende prosjekter i perioden 2022 - 2024

- o Ny kai, sammen bygning av «Klakken og «Containerkaia»
- o Stene kaia

Innkjøp av driftsmidler:

- Arbeidsbåt
- Kran

2021 har forslag til et investeringsbehov på 20,8 MNOK og de største investeringene vil være tilknyttet nytt kontorbygg (Stengata 1 og 3) og verksted for ansatte i Moss havn KF, samt riving av dagens bygg. Vi viderefører samarbeidsprosjekter med Asko for etablering av dronehavn. Det planlegges også investering i elektrisk hjullaster. Dette er tiltak for å nå målsetting om å bli nullutslippshavn innen 2030.

2022 og 2023 har forslag til et samlet investeringsbehov på 78,5 MNOK, og de største investeringene vil være oppstart med forlengelse av container kai. I tråd med strategiplanen om å bli en nullutslippshavn og etableringen av dronehavn vil det bli behov for å etablere ladeinfrastruktur for lastebiler og maskiner.

2024 har forslag til et investeringsbehov på 80,0 MNOK, dette inkluderer blant annet videreføring investering fra 2022 – 23 på container kai. For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.

Budsjettskjema 2 A - Investeringer	Budsjett 2021	Budsjett 2022	Budsjett 2023	Budsjett 2024
1. Investeringer i anleggsmidler	20 800 000	20 500 000	58 000 000	80 000 000
6. Avsetninger	0	0		
7. Sum årets finansieringsbehov	20 800 000	20 500 000	58 000 000	80 000 000
8. <i>Finansieres slik:</i>				
9.1 Opptak av nye lånemidler	15 000 000	20 500 000	58 000 000	80 000 000
9.2 Bruk av ubrukte lånemidler	0	0	0	0
11. Tilskudd til investeringer	0	0	0	0
15. Sum ekstern finansiering	15 000 000	20 500 000	58 000 000	80 000 000
16. Overført fra driftsbudsjettet	0	0	0	0
17. Bruk av tidligere års udisponert	5 800 000	0	0	0
19. Sum finansiering	20 800 000	20 500 000	58 000 000	80 000 000
20. Udekket/udisponert =	0	0	0	0

Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF

Habilitetsvurdering

Fra kommunal- og regionaldepartementets veileder om Habilitet i kommuner og fylkeskommuner

Om inhabilitetsreglene i forvaltningsloven og kommuneloven

Siste del av avsnittet under klargjør forhold som gjør tjenestemann innhabil selv når det reelt sett ikke foreligger grunn til å tro det.

3.2.2 Det særegne forholdet må være «egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet» Det særegne forholdet må «være egnet til å svekke tilliten» til tjenstemannens upartiskhet. I vurderingen skal det blant annet legges vekt på om avgjørelsen kan innebære «særlig fordel, tap eller ulempe for ham selv eller noen som han har nær personlig tilknytning til». I bestemmelsen er det stilt vilkår om at det særegne forholdet må være «egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet». Dette betyr at det etter omstendighetene kan foreligge inhabilitet i tilfeller hvor det reelt sett ikke foreligger grunn til å tro at tjenstemannen lar seg påvirke. Tilliten må altså vurderes utenfra. Tjenstemannen eller den folkevalgte kan anses innhabil på grunn av innbyggernes alminnelige forventning til og oppfatning av omstendighetene. At tjenstemannen selv mener at han ikke lar seg påvirke, er derfor ikke avgjørende. Det er tilstrekkelig at omstendighetene i saken er egnet til å svekke tilliten.

Forvaltningslovens regler om inhabilitet § 6. (habilitetskrav).

Siste setning av avsnittet under fremhever at man kan bli innhabil når det blir reist innsigelse av en part.

Likeså er han ugild når andre særegne forhold foreligger som er egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet; blant annet skal legges vekt på om avgjørelsen i saken kan innebære særlig fordel, tap eller ulempe for ham selv eller noen som han har nær personlig tilknytning til. Det skal også legges vekt på om ugildhetsinnsigelse er reist av en part.

§ 10. (hvem habilitetsbestemmelsene gjelder for). Foruten for offentlige tjenestemenn 1 gjelder bestemmelsene i kapitlet her tilsvarende for enhver annen som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan.

Ot.prp. nr. 50 (2008-2009)

Om lov om endringer i forvaltningsloven (habilitet for styremedlemmer mv. i offentlig heleide selskaper)

[Til innholdsfortegnelse](#)

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

1 Innledning

Hovedinnholdet i proposisjonen

Kommunal- og regionaldepartementet foreslår i denne proposisjonen å skjerpe habilitetsreglene for offentlige tjenestemenn og folkevalgte som også er leder eller medlem av styre eller bedriftsforsamling i offentlig heleide selskaper.

Etter gjeldende rett er en tjenestemann eller folkevalgt inhabil til å behandle saker hvis hun eller han er leder eller har ledende stilling, eller er medlem av styret eller bedriftsforsamlingen for et selskap som er part i saken. Dette gjelder likevel ikke hvis selskapet eies helt ut av stat eller kommune ¹ (offentlig heleide selskaper).

Departementet foreslår å oppheve unntaket for offentlig heleide selskaper i forvaltningsloven § 6 første ledd bokstav e. Forslaget innebærer at inhabilitet automatisk vil inntre for tjenestemenn eller folkevalgte, som også er ledere eller medlemmer av styre eller bedriftsforsamling i offentlig heleide selskaper, når saker hvor selskapet er part skal behandles i folkevalgte organer eller administrasjonen i kommunen. Tilsvarende gjelder ved behandling i statlige forvaltningsorganer.

Lovforslaget er en del av departementets arbeid som skal legge til rette for en fortsatt tillitskapende forvaltning i kommuner og fylkeskommuner. Hovedbegrunnelsen for lovforslaget er at strengere habilitetsregler for ledere, styremedlemmer og medlemmer av bedriftsforsamlinger i offentlig heleide selskaper, vil bidra til større klarhet rundt hvilken eller hvilke roller personene utøver i en bestemt situasjon. Denne typen klarhet med hensyn til hvilke interesser en person representerer i en gitt situasjon, vil bidra til å redusere risikoen for uheldige rollekombinasjoner. Reglene skal ikke bare hindre interessekonflikter, men også bidra til å vise utad at det er ryddige og klare ansvarsforhold internt. Det er et mål med lovforslaget at det skal bidra til å opprettholde allmennhetens tillit til forvaltningen...

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/otprp-nr-50-2008-2009-/id553370/?q=folkevalgte%20anses%20inhabil%20grunn%20innbyggernes%20alminnelige%20forven%20ning&ch=2>

Vedlegg 5

Dato/ tidspunkt	Til hvem/ fra hvem	Essensielle gjengivelser (copy-paste)	Kommentarer til korrespondanse
2020.12.4 13:52		Innkalling med sakspapirer til kommunestyret 17. desember ligger nå i møteportalen.	
2020.12.6 21.17		Ny Kurs sender e-post til politisk sekretariat og etterlyser manglende dokumenter til sak om Moss havn. Hoveddokumentet manglet	
2020.12.7 14.30		Snakket med politisk sekretariat. Dokumentet som ikke var lagt ut på fredag er nå lagt ut.	
2020.12.10 Kl. 15.09	E-post til Moss havn fra Ny Kurs Mottakere Moss Havn: havnesjef kopi styreleder.	Ny kurs har noen spørsmål og behov for ytterligere informasjon vedr. Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024. Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet.	
2020.12.11 04.42	SMS til Ny Kurs fra ordføreren	Ring meg snarest	
2020.12.11 04.49	TLF samtale ordfører og Ny Kurs	Ordføreren uttrykte at det ikke var greit at jeg hadde henvendt meg til havna på vegne av kommunestyret og at jeg ikke kunne bestille en orientering for kommunestyret. Jeg svarte at jeg mente det kom tydelig frem hvem jeg hadde henvendt meg på vegne av og at jeg aldri ville henvendt meg på vegne av kommunestyret eller ordføreren for den saks skyld. Videre hadde jeg ikke bestilt noe orientering, men stilt spørsmål og bedt om en presentasjon. Ordføreren var også uforstående til at jeg hadde stilt spørsmål til budsjettplanen 2012-2024. Jeg fortalte henne at det selvfølgelig skulle vær 2021-2024.	Kun få timer etter e-post til Moss havn sender ordføreren sin sms. Sms og etterfølgende telefonsamtale med ordføreren før kl 05:00 kan ikke sies å være gjengs praksis. Ordføreren reaksjon etterlater inntrykk av det tette båndet mellom ordfører og havnestyreleder som følge av at de er samboere.
2020.12.11 05.49	E-post til ordføreren fra Ny Kurs	Som det fremgår innledningsvis av e-post nedenfor har jeg henvendt meg til Moss havn på vegne av Ny Kurs. At jeg henvender meg på vegne av og representerer Ny Kurs fremgår flere steder i e-posten. Hvis jeg forstod deg rett når vi pratet	Henvendelse til Moss havn er tydelig med tanke på hva som ønskes og hvem som er avsender og er vanskelig å se kan misforstås. Når ordfører likevel misforstod så vel avsender som ønske om informasjon ble det presisert og

		sammen kan min henvendelse misforstås og tolkes som om jeg henvender meg til Moss havn på vegne av Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer og ikke Ny Kurs. Jeg har imidlertid vanskelig for å se at min henvendelse er uklar med tanke på hvem jeg henvender meg som/på vegne av. Når jeg på vegne av Ny Kurs ber om at «Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer» får tilsendt den informasjonen vi ber om, er det fordi vi mener at informasjonen er viktig for alle medlemmer av kommunestyret. Kommunestyret ved dets medlemmer er våre foretaks generalforsamling og skal i møte torsdag om en uke behandle foretakets budsjett for de neste 4 årene og et investeringsprogram i størrelsesorden angitt til rundt 180 millioner.	oppklart i e-post innenfor én time etter telefonsamtale.
2020.12.11 11.05	E-post til Moss havn fra Ny Kurs	Jeg er gjort kjent med at jeg i min e-post nedenfor har kommet i fare skade for å henvise til «budsjettplanen 2012-2024». Det skal selvfølgelig være budsjettplanen 2021-2024.	For ordens skyld ble feil i årstall rettet opp.
2020.12.11 11.52	E-post til formannskapets medlemmer fra ordføreren	Videresender denne mailutvekslingen. Jeg ønsker å ta dette opp under eventuelt i dagens ekstraordinære formannskap og da rent prinsipielt. Jeg, som ordfører, var ikke orientert om denne henvendelsen og reagerer på at Ny Kurs v/Arlid Svenson sender en bestilling til Moss havn på vegne av kommunestyret. Det bør være innlysende at kommunestyrerepresentanter tar kontakt med ordfører for å be om orienteringer.	Til tross for presisering i e-post 5 timer før, ber ordføreren politisk sekretariat om å sende ut e-post til formannskapets medlemmer, kun 8 minutter før formannskapets møte. I e-post gjentar ordføreren påstand om at Ny Kurs har sendt en bestilling til Moss havn på vegne av kommunestyret. Dette gjør ordføreren til tross for mottatt presisering, som tilbakeviser hvordan ordføreren har lest Ny Kurs' henvendelse til Moss havn. Det oppleves at ordføreren bidrar til misforståelse og at fokus urettmessig rettes mot feil tjenestevei i henvendelsen fremfor den viktige informasjon som etterlyses i henvendelsen.

2020.12.11 12.00	Ekstraordinært formannskapsmøte	Ordfører tok opp Ny Kurs' henvendelse til Moss havn fra dagen før. Ordfører fremlegger Ny Kurs' henvendelse til Moss havn slik hun har lest e-posten, å på vegne av kommunestyret ba om å få en orientering, en ganske omfattende orientering slik ordføreren leser det, og en presentasjon. Grunnen til at ordføreren reagerte var at hun ikke en gang var satt på kopi og ante ingen ting. Mener det blir svært krevende hvis en skal ha det slik at gruppeledere, eller for den saks skyld kommunestyrerepresentanter sender en direktebestilling til daglige ledere uten at ordfører er involvert. For ordføreren er dette ikke riktig tjenestevei, den er prinsipiell. Repeterer at det ikke er slik at den enkelte representant kan ta direkte kontakt til daglige leder av foretak, er det politisk skal det gå via styreleder og at ordfører i det minste settes på kopi og gjøres oppmerksom på at denne forespørselen er kommet. Ordfører informerer om at hun har vært i dialog med havna i dag og mailen ble mottatt i går ettermiddag, og det gir havna 4 virkedager til å jobbe med denne saken. Det ser ut som det kan være ganske omfattende å få på plass dette, men det jobbes iherdig nå. Ordføreren er ganske tydelig på at i den situasjonen vi er nå, over hele kommunen, en ganske så krevende situasjon, anerkjent av formannskapet, er det ikke innafor å skulle bruke helgen for å levere på en bestilling. Det betyr at man har 4 virkedager for å få på plass dette. Når svarene og en ev. presentasjon vil komme er vanskelig å si, men det skal i hvert fall være på plass før kommunestyret settes den 17.12	Ordføreren trekker nevner ikke oppklarende e-post fra morgenen som presiserer at Ny Kurs henvender seg til Moss havn på vegne av Ny Kurs og ikke kommunestyret. Ordføreren gir klar forståelse for at hun har vært i kontakt med daglig leder av havna og at svar vil bli gitt. Samtidig oppleves at ordføreren fortsatt bidrar til misforståelse og at fokus urettmessig rettes mot feil tjenestevei i henvendelsen fremfor den viktige informasjon som etterlyses i henvendelsen.
2020.12.14 07.26	E-post til Ny Kurs fra Moss havn	Viser til din e-post fra fredag. Jeg tolker henvendelsen dit hen at det er ønskelig med en presentasjon til kommunestyret fra Moss havn.	Med utgangspunkt i ordførerens uttalelse i ekstraordinært formannskapsmøte 3 dager før om at hun hadde vært i kontakt med

		Jeg må be om at en slik «bestilling» kommer til oss fra ordfører eller kommunedirektør. Jeg mener det vil være riktig tjenestevei i en sak som denne. Alternativt fra havnestyret v/leder. Jeg setter ordfører og kommunedirektør på kopi på denne e-post, slik at de er kjent med denne tilbakemelding.	havna og at de ville fremlegge ønsket informasjon fremstår daglig leder av Moss havns tilbakemelding som motstridig til ordførerens informasjon, og merkelig. Det fremstår som om daglig leder av havna ikke har påbegynt arbeidet til tross for ordførerens redegjørelse i ekstraordinært formannskapsmøte. Ordet «bestilling» er ikke hentet fra Ny Kurs' e-post til Moss havn. Ordet brukes ikke i e-post til Moss havn, men er i samsvar med ordførerens telefonsamtale med A.S. fredag morgen 11.12 og i ekstraordinært formannskapsmøte 11.12. Daglig leder av havnen mener at henvendelsen ikke burde vært sendt direkte til han. Dette til tross for at havnestyrets leder var på kopi. Iht. daglig leder burde henvendelsen vært stilet til havnestyrets leder. Hvorfor uttrykte ikke daglig leder dette samme dag han mottok henvendelsen, dvs. 4 dager i forveien? Det stilles spørsmål til havnesjefens problematisering for henvendelse til han i denne sammenheng, hans manglende forståelse for rettighet til å kontakte alle ansatte i kommunen, men også politiske nøytralitet. Daglig leders uttalelse avviker fra tidligere praksis hvor Ny Kurs har kontaktet havna, ved dagens daglige leder, direkte uten å motta noen slik form for tilbakemelding.
2020.12.14 09.51	E-post til Moss havn fra Ny Kurs	Viser til din e-post nedenfor. Det er ikke korrekt tolket at min e-post nedenfor er en «bestilling» annet enn ønsket informasjon, eller er på vegne av noen andre enn Ny Kurs. Vi ønsker å motta den informasjonen vi	

		har bedt om da vi mener dette er nødvendig for å kunne behandle Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024. Når vi ber om at kommunestyrets medlemmer mottar denne informasjonen er det gjort i beste mening, dvs. at informasjonen vi ber om skal gjøres tilgjengelig for alle kommunestyrets medlemmer.	
2020.12.15 08.54	E-post til Ny Kurs fra ordføreren	Det blir ingen orientering/presentasjon i kommunestyret den 17.12, men svar på spørsmål fra Ny kurs sendes ut i forkant til alle kommunestyrets medlemmer.	
2020.12.15 09:15	E-post korrespondanse mellom Moss havn v. daglig leder og styreleder		Korrespondansen går på at havnesjefen spør om styreleder ønsker å sende over info og at han i slikt tilfelle vil sende informasjonen til styreleder. Styreleders svar er at han vil sende svaret til politisk sekretariat.
2020.12.15 09:37	E-post fra Moss Havns daglige leder til styreleder med svar på spørsmål		Daglig leder sender sin e-post til styrets leder 15.12 9:37, mens styreleder først sender den til politisk sekretariat 16.12 15:00. En forsinkelse på neste halvannet døgn.
2020.12.16 06.33	E-post til Moss havn fra Ny Kurs	I tillegg til allerede oversendte spørsmål mv. gjeldende Asko prosjektet er det også ønskelig å få en redegjørelse for hvordan Moss havn har vurdert og forholdt seg til opsjonsavtalen med Sjøsidan Moss AS. Det tenkes da på de arealer ved Moss havn som omhandler Asko prosjektet og som ev. samtidig er innenfor opsjonsavtalen med Sjøsidan AS.	Med utgangspunkt i den tid det til dette tidspunkt hadde tatt, og den usikkerhet for hva og når tilbakemelding ville komme, søkte Ny Kurs i tilgjengelige dokumenter i forsøk av å være mest mulig uttømmende i avklaringer som kunne være viktig for Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024.
2020.12.16 12.46	E-post til Ny Kurs fra Moss havn	Jeg tar en runde med styreleder angående henvendelsen din, så får du en tilbakemelding fra oss.	Det stilles spørsmål ved at daglig leder av et foretak opplever at han må gå en runde med styrets leder for å fremlegge de vurderinger som er gjort. Det burde være uproblematisk og fremlegge havnens vurderinger, hvis de var utført, for kommunestyret, havnens generalforsamling. Dette sier også noe om styreleders deltakelse i havnens arbeider.

2020.12.16 14:57	E-post fra Moss havn styreleder til politisk sekretariat med svar på spørsmål fra Ny Kurs		Det er styreleder ved Moss havn som svarer på spørsmål fra Ny Kurs, og ikke daglig leder.
2020.12.16 15.31	E-post til kommunestyrets medlemmer fra politisk sekretariat svar på spørsmål Moss havn	Spørsmål fra Arild Svenson Ny Kurs mottatt onsdag 16. desember: I tillegg til allerede oversendte spørsmål mv. gjeldende Asko prosjektet er det også ønskelig å få en redegjørelse for hvordan Moss havn har vurdert og forholdt seg til opsjonsavtalen med Sjøsidan Moss AS. Det tenkes da på de arealer ved Moss havn som omhandler Asko prosjektet og som ev. samtidig er innenfor opsjonsavtalen med Sjøsidan AS. Svar fra Moss Havn: Av hensyn til kort svarfrist fra spørsmålsstiller henviser Moss havn til følgende to avtaler: Innholdet i disse avtalene regulerer det omtalte arealet. Kort fra avtalene: Opsjonsavtalen med Sjøsidan har en sentral forutsetning om at vi MH skal ha innvunnet tilstrekkelig ferdigstilte arealer. Avtalen med ASKO regulerer Moss havn sin rett til å anwise ASKO til andre arealer.	Svaret kommer sen ettermiddag 16.12 (15:31) dagen før kommunestyrets møte (17.12 09:00) morgenen etter. Svaret/tilbakemeldingen fra Moss havn er mangelfull, ikke tilstrekkelig oppklarende og det sene svaret gir ikke mulighet for ytterligere/tilleggs-spørsmål. Se utfyllende kommentarer nedenfor
2020.12.16 15.33	E-post til kommunestyrets medlemmer fra politisk sekretariat svar på spørsmål Moss havn	Ref. e-post fra Ny Kurs ved Arild Svenson datert 10. desember og oppdatert med årstall 11. desember. Forhold rundt ASKO-prosjektet ble behandlet i havnestyret i sak 11/2020 i forbindelse med inngåelse av kontrakt med ASKO. Her er informasjon om plan for arealdisponering og forhold rundt økonomi og investeringer. Sak 11/2020 er vedlagt i sin helhet som vedlegg. Det er også svart ut spørsmål fra Arild Svenson om trafikk til/fra Moss havn og forventninger til ASKO droneprosjekt i e-post den 1.	Svaret kommer sen ettermiddag 16.12 (15:33) dagen før kommunestyrets møte (17.12 09:00) morgenen etter. Svaret/tilbakemeldingen fra Moss havn er mangelfull, ikke tilstrekkelig oppklarende og det sene svaret gir ikke mulighet for ytterligere/tilleggs-spørsmål. Spørsmål til Moss havns investeringer spesifiseres ikke, forhold til gjeldende reguleringsplaner besvares ikke, og det fremlegges ingen informasjon for hvordan Moss havn har vurdert

		desember 2020. Svaret ble også sendt politis sekretariat. «Å beregne effekten av ASKO sine sjødroner krever en del forutsetninger. Jeg har tatt en runde med ASKO på dette. Kapasiteten til dronene med 4 avganger er 64 traller i avgang (med 100% load faktor) Alt dette vil ikke være nyskapt trafikk gjennom Moss. En god del av kapasiteten vil benyttes av gods som allerede i dag fraktes med eksisterende fergesamband. Droneprosjektet er en del av ASKO sin totale logistikk knyttet til etablering av nytt lager i Sande. Her vil det også være gods som i dag kommer fra sør- og sørvestlandet til Vestby, som blir routet direkte til det nye lageret og dermed vil bortfalle som en konsekvens av det «totale prosjekt» til ASKO. I tillegg skal transporten som ASKO står for gå med elektriske lastebiler (planlagt fra 2023) og det gir en positiv miljømessig effekt. Dette vil også inngå i en program kalt Grønt Landtransportprogram (GLP) og gjennom det vil effektene av nullutslipp biler gjøres tilgjengelig for et større antall transportører i regionen (også for annet enn havnetrafikk).» Moss havn åpnet i 2018 landets første innlandshavn og den fungerer etter hensikten. Moss havn skal detaljregulere havnearealet og forberede for tilbakeføring av areal som i dag benyttes av Bane Nor. I følge Bane Nor vil arealet tilbakeføres i februar 2025. I vurderinger rundt arealbehov i fremtiden vil også utvidelse av innlandshavn bli vurdert,	og forholdt seg til opsjonsavtalen med Sjøsidens Moss AS. I strid med informasjon fra daglig leder ved Moss havn fremgår det av avtalens presentasjon fra Asko, pkt. 4. utslippsfritt «Totalt sett medfører løsningen en årlig reduksjon av CO2 fra lastebiler på 5.000 tonn i forhold til alternativ kjøring gjennom Oslofjorden. Prosjektet vil også redusere belastningen i Oslofjord-tunellen.» Videre under pkt. 9. Eksisterende samband «Sjødronene vil for det meste transportere traller som i dag går gjennom eller som i fremtid vil gått gjennom den hardt belastede Oslofjordtunnelen». Dette fremstår å være i strid med den daglig leders informasjon og svar på spørsmål fra Ny Kurs, og følgelig i strid med saksdokumentene som havnen har fattet sin beslutning på, og avisoppslag med uttalelser fra Asko Eksempel på hva som burde vært fremlagt av vurderinger for opsjonsavtalen med Sjøsidens er bl.a. i forhold til minimumsinntekter på 180 millioner som avtalen med Sjøsidens inneholder «Uavhengig av reguleringen i dette pkt. 4.1, skal Kjøpesummen minimum utgjøre NOK 180 mill. ("Minimumskjøpesummen").». Men også vurderinger som er gjort i forhold til avtalens «MH kan ikke uten skriftlig samtykke fra Sjøsidens foreta faktiske eller rettslige disposisjoner som kan redusere markedsverdien for arealer omfattet av Opsjonen, herunder disposisjoner som kan begrense Sjøsidens mulighet til å utnytte Eiendommen iht. Opsjonsavtalen.».
--	--	---	---

		og da med areal i Vestby. Alle estimerer for investeringer vil være beheftet med usikkerhet. Tidsaspekt og omfang er grunner til denne usikkerheten. Det er ikke mulig å tallfeste avviket i et beløp på nåværende tidspunkt. Dette vil gjøres i prosessen med utarbeidelse av grunnlag for investeringsbeslutning.	En juridisk betenkning for avtalen med Sjøsidan i forhold til avtalen med Asko, inklusive mulig økonomiske ansvar for Moss havn ved forskjellige scenarier, ansees også naturlig å burde vært utført. Et annet spørsmål som ikke er belyst er avklaring for hvorvidt etableringen av Asko vil kunne være i strid/konflikt med den konsesjon som Bastø Fosen har for transport mellom Horten og Moss, og hva mulig konsekvens av dette kan være. Dette fremkommer av avtalens punkt 3 «Om ASKO's virksomhet eller etablering av installasjoner på Kaianlegget forutsetter myndighetenes tillatelse, påhviler det ASKO å framskaffe slike. Det samme gjelder dersom bruksendring og/eller konsesjon kreves. MH skal i nødvendig utstrekning medvirke til at slike tillatelser innhentes.» Dette bør være avklart før man starter noen form for gjennomføring av avtalen. Moss havn har på sin side imidlertid startet gjennomføringen av avtalen ved å investere i nye kontorer mv. Behovet for ytterligere redegjørelse aktualiseres ytterligere med avtalens mulighet for å «endre framdriftsmiddel til et som ikke er et Nullutslipps-framdriftsmiddel» ref. 11 – 1. Med tanke på den miljømessige utfordringen som finnes knyttet til trafikk t/r havn og ferje området, samt skipstrafikk, alle forhold i og igjennom byen, vil det være avgjørende å få vite mer om faren for ytterligere forurensning som følge av mulig bruk av framdriftsmiddel som ikke er et Nullutslipps-framdriftsmiddel. Videre fremgår det av havnestyrets behandling i sak 11/2020 at «Dersom det senere skulle bli aktuelt at Moss havn skal foreta
--	--	---	---

			investeringer knyttet opp mot denne operasjonen, så skal det inngås egen avtale for det. En slik avtale ville inneholde forutsetning om økonomisk vederlag. Det foreligger ingen forhandlinger om dette p.t.» Hvis kommunestyret hadde vært gjort kjent med dette ville det vært naturlig for kommunestyret å få bekreftet hvorvidt havnens budsjettforelegg fortsatt kun omhandler de omtalte investeringer og hvor store disse er, og i tilfelle hvilke andre investeringer som er avtalte, og i tilfelle så bedt om å få fremlagt denne avtalen. Videre fremgår det av avtalen med Asko «ASKO skal leie areal av MH for oppstilling av trekkvogner og tilhengere/«traller». Dette reguleres i egen leieavtale. ASKO har tilgang til infrastruktur som er felles med øvrige leietakere i Moss havn.» Det vil være naturlig å be om denne avtalen fremlagt. Det vil også være naturlig å be om fremlagt følgende plan «ASKO skal legge fram en framdriftsplan innen 3 måneder etter denne avtalens inngåelse som i tilstrekkelig grad definerer milepæler i de aktivitetene som etablerer forutsetningene for oppstart.» Et annet forhold er hvilken mulig økonomisk konsekvens havnen løper hvis Asko benytter seg av oppsigelsesmuligheten «Avtalen kan avtalen sies opp av ASKO med 5 års varsel regnet fra den 1. i måneden etter at skriftlig oppsigelse er mottatt av den annen part.»
2020.12.16 15.33	E-post til kommunestyrets medlemmer fra politisk sekretariat svar på spørsmål Moss havn vedlegg		

2020.12.29 08:07	E-post til Moss kommune med innsynsforespørsel/begjæring.	Det bes om innsyn i all korrespondanse og dokumenter knyttet til spørsmål sendt fra Ny Kurs 11.12.2020 mellom ordfører, styreleder for Moss havn og daglig leder for Moss havn, dvs. all korrespondanse i sakens anledning mellom 2 av de forannevnte, alle 3, og/eller med andre, i tidsrommet 11. desember – 17. desember 2020.	
2021.01.07 14:25	E-post fra styreleder i Moss havn til Ny Kurs som svar på innsynsforespørsel/begjæring	Vedlagt omhandler korrespondanse og dokumenter ikke kun e-post, et tradisjonelt brev på papir eller en PDF-fil, men også en SMS i sakens anledning.	Den enkelte korrespondanse er lagt inn i nærværende dokument (tidslinje) under rett tidspunkt i tidslinjen, merket i rødt .

 **Tonje,**  **Anne Mona,**  **Line Rustad** 



▶  Arild Svenson la til Tonje Albrecht og 2 andre i chatten.

6.12.20 21:17

Hei dere. Det kan se ut som om hoveddokumentet i sak 160/20, Budsjett Moss havn, mangler i møteportalen. 

Sist lest

 TA

Tonje Albrecht 6.12.20 23:03

Hei Arild, jeg får både saksfremstilling og vedlegg opp i portalen. Prøv å frisk opp hvis du ikke får opp dokumentet.

Anne Mona Binde er fraværende og svarer kanskje ikke. 

Skriv en ny melding



Fra: ar-svens@online.no
Sendt: torsdag 10. desember 2020 15:09
Til: 'Øystein Høsteland Sundby'
Kopi: 'Fred Jørgen Evensen'
Emne: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei Øystein,

Ny kurs har noen spørsmål og behov for ytterligere informasjon vedr. Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024.

Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet.

Vi ber om at presentasjonen omhandle forretningssamarbeidet, Moss havns potensielle inntekter og utgifter innenfor budsjettplanen 2012-2024, samt begge parter investeringer i prosjektet/samarbeidet innenfor budsjettplanen 2012-2024. Det bes også fremlagt et kart som viser prosjektets omfang i areal og hvilken transformasjon det legges opp til for det aktuelle området. Kartet og presentasjon av transformasjonen bes også å omhandle trafikkavvikling og tenkte veiløsninger. Avslutningsvis bes fremlagt Moss havns vurdering for prosjektet i sin helet i forhold til gjeldende reguleringsplan for det området som er tiltenkt for prosjektet.

I tillegg til ovennevnte ønskes utdypet og nærmere forklart følgende fra planen:

- Investering 2024 hvor det bl.a. står «**For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.**» Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?
- Planens avslutning med «**Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF**». Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

19:07

4G LTE 61%

<

Hanne Tollerud

+4794313206

☆

Vis kontaktdetaljer

Logg

Vil du vise mobilsvarmeldingene?

Vis

16. des. 21:57
Innkommende anrop, 4 minutter 36 sekunder

11. des. 04:49
Utgående anrop, 5 minutter 53 sekunder

11. desember

Mottatt melding
Ring meg snarest

23. nov. 16:22
Utgående anrop, 3 minutter 9 sekunder

Rediger

Del

Blokker

<

18:54    53%

< Hanne Tollerud
+4794313206

Hanne 15:54

lørdag 28. november 2020

 Hei allesammen. Dere vil få en innkalling til ekstraordinært formannskap i dag kl 17. Blakstad innkalles også. Møtet omhandler smittesituasjonen i Moss. Viktig at dere møter. Send vara hvis det ikke passer. Sissel : jeg har ikke nummer til Harald og Astrid. Varsler du? Hanne

12:37

 12:46

fredag 11. desember 2020

 Ring meg snarest. 04:42

  +   

III ○ <

Fra: ar-svens@online.no
Sendt: fredag 11. desember 2020 05:49
Til: 'hanne.tollerud@politiker.moss.kommune.no'
Emne: VS: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei igjen Hanne,

Viser til telefonsamtale tidligere i morges.

Som det fremgår innledningsvis av e-post nedenfor har jeg henvendt meg til Moss havn på vegne av Ny Kurs. At jeg henvender meg på vegne av og representerer Ny Kurs fremgår flere steder i e-posten. Hvis jeg forstod deg rett når vi pratet sammen kan min henvendelse misforstås og tolkes som om jeg henvender meg til Moss havn på vegne av Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer og ikke Ny Kurs. Jeg har imidlertid vanskelig for å se at min henvendelse er uklar med tanke på hvem jeg henvender meg som/på vegne av.

Når jeg på vegne av Ny Kurs ber om at «Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer» får tilsendt den informasjonen vi ber om, er det fordi vi mener at informasjonen er viktig for alle medlemmer av kommunestyret. Kommunestyret ved dets medlemmer er våre foretaks generalforsamling og skal i møte torsdag om en uke behandle foretakets budsjett for de neste 4 årene og et investeringsprogram i størrelsesorden angitt til rundt 180 millioner.

Når jeg henvender meg til Moss havn v. havnesjefen med styreleder på kopi er det fordi jeg tidligere har henvendt meg til kommunedirektøren med deg som ordfører på kopi vedr. våre spørsmål som omhandler foretak. Da har jeg fått beskjed om at jeg må henvende meg direkte til selskapet. Dette har jeg da følgelig gjort med selskapets styreleder på kopi etter å ha erfart at styreleder inkluderes i korrespondanse med havnesjefen.

Avslutningsvis beklager jeg å ha bidratt til misforståelse ved å ha ført opp årstallene «2012-2024» gjeldende henvisning til budsjettplanen, det skulle selvfølgelig ha vært årene 2021-2024.

Etter hva jeg forstod på deg kommer du til å ta opp henvendelsen til Moss havn i går under eventuelt i dagens ekstraordinære formannskapsmøte. Jeg legger til grunn at formannskapets medlemmer vil bli gjort kjent med saken ved at du videresender nærværende e-post, inklusive tråd nedenfor med min henvendelse til Moss havn, til formannskapets medlemmer.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: torsdag 10. desember 2020 15:09
Til: 'Øystein Høsteland Sundby' <oystein@moss-havn.no>
Kopi: 'Fred Jørgen Evensen' <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>
Emne: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei Øystein,

Ny kurs har noen spørsmål og behov for ytterligere informasjon vedr. Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024.

Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet.

Vi ber om at presentasjonen omhandle forretningssamarbeidet, Moss havns potensielle inntekter og utgifter innenfor budsjettplanen 2012-2024, samt begge parter investeringer i prosjektet/samarbeidet innenfor budsjettplanen 2012-2024. Det bes også fremlagt et kart som viser prosjektets omfang i areal og hvilken transformasjon det legges opp til for det aktuelle området. Kartet og presentasjon av transformasjonen bes også å omhandle trafikkavvikling og tenkte veiløsninger. Avslutningsvis bes fremlagt Moss havns vurdering for prosjektet i sin helet i forhold til gjeldende reguleringsplan for det området som er tiltenkt for prosjektet.

I tillegg til ovennevnte ønskes utdypet og nærmere forklart følgende fra planen:

- Investering 2024 hvor det bl.a. står **«For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.»** Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?
- Planens avslutning med **«Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF»**. Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no
Sendt: fredag 11. desember 2020 11:05
Til: 'Øystein Høsteland Sundby'
Kopi: 'Fred Jørgen Evensen'
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei Øystein,

Jeg er gjort kjent med at jeg i min e-post nedenfor har kommet i fare for å henvise til «budsjettplanen 2012-2024». Det skal selvfølgelig være budsjettplanen 2021-2024.

Jeg beklager den eventuelle forvirringen det kan ha medført.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: torsdag 10. desember 2020 15:09
Til: 'Øystein Høsteland Sundby' <oystein@moss-havn.no>
Kopi: 'Fred Jørgen Evensen' <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>
Emne: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei Øystein,

Ny kurs har noen spørsmål og behov for ytterligere informasjon vedr. Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024.

Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet.

Vi ber om at presentasjonen omhandle forretningssamarbeidet, Moss havns potensielle inntekter og utgifter innenfor budsjettplanen 2012-2024, samt begge parter investeringer i prosjektet/samarbeidet innenfor budsjettplanen 2012-2024. Det bes også fremlagt et kart som viser prosjektets omfang i areal og hvilken transformasjon det legges opp til for det aktuelle området. Kartet og presentasjon av transformasjonen bes også å omhandle trafikkavvikling og tenkte veiløsninger. Avslutningsvis bes fremlagt Moss havns vurdering for prosjektet i sin helet i forhold til gjeldende reguleringsplan for det området som er tiltenkt for prosjektet.

I tillegg til ovennevnte ønskes utdypet og nærmere forklart følgende fra planen:

- Investering 2024 hvor det bl.a. står **«For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.»** Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?
- Planens avslutning med **«Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF»**. Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Arild Svenson <Arild.Svenson@politiker.moss.kommune.no>
Sendt: fredag 11. desember 2020 11:55
Til: Arild Svenson
Emne: Vs: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Fra: Line Rustad Wallenborg <Line.Rustad.Wallenborg@moss.kommune.no>
Sendt: fredag 11. desember 2020 11:52
Til: Tor Petter Ekroll <Tor.Petter.Ekroll@moss.kommune.no>; Shakeel Rehman <Shakeel.Rehman@politiker.moss.kommune.no>; Irene Hetmann Landgren <Irene.Hetmann.Landgren@politiker.moss.kommune.no>; Eirik Tveiten <Eirik.Tveiten@politiker.moss.kommune.no>; Øivind Tandberg-Hanssen <Oivind.Tandberg-Hanssen@politiker.moss.kommune.no>; Benedicte Lund <Benedicte.Lund@moss.kommune.no>; Finn Alexander Jensen <Finn.Jensen@politiker.moss.kommune.no>; Sissel Rundblad <Sissel.Rundblad@politiker.moss.kommune.no>; Harald Fløgstad <Harald.Flogstad@politiker.moss.kommune.no>; Astrid Nielsen Eliassen <Astrid.Nielsen.Eliassen@politiker.moss.kommune.no>; Arild Svenson <Arild.Svenson@politiker.moss.kommune.no>; Michael A. B. Torp <Michael.Torp@politiker.moss.kommune.no>; Hans Reidar Ness <Hans.Reidar.Ness@moss.kommune.no>
Emne: VS: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Fra: Hanne Kristin Tollerud <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>
Sendt: fredag 11. desember 2020 11:50
Til: Line Rustad Wallenborg <Line.Rustad.Wallenborg@moss.kommune.no>
Emne: VS: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei
Videresender denne mailutvekslingen. Jeg ønsker å ta dette opp under eventuelt i dagens ekstraordinære formannskap og da rent prinsipielt. Jeg, som ordfører, var ikke orientert om denne henvendelsen og reagerer på at Ny Kurs v/Arild Svenson sender en bestilling til Moss havn på vegne av kommunestyret. Det bør være innlysende at kommunestyrerepresentanter tar kontakt med ordfører for å be om orienteringer.
Hanne Tollerud
Ordfører

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: fredag 11. desember 2020 05:49
Til: Hanne Kristin Tollerud <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>
Emne: VS: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei igjen Hanne,

Viser til telefonsamtale tidligere i morges.

Som det fremgår innledningsvis av e-post nedenfor har jeg henvendt meg til Moss havn på vegne av Ny Kurs. At jeg henvender meg på vegne av og representerer Ny Kurs fremgår flere steder i e-posten. Hvis jeg forstod deg rett når vi pratet sammen kan min henvendelse misforstås og tolkes som om jeg henvender meg til Moss havn på vegne av Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer og ikke Ny Kurs. Jeg har imidlertid vanskelig for å se at min henvendelse er uklar med tanke på hvem jeg henvender meg som/på vegne av.

Når jeg på vegne av Ny Kurs ber om at «Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer» får tilsendt den informasjonen vi ber om, er det fordi vi mener at informasjonen er viktig for alle medlemmer av kommunestyret. Kommunestyret ved dets medlemmer er våre foretaks generalforsamling og skal i møte torsdag om en uke behandle foretakets budsjett for de neste 4 årene og et investeringsprogram i størrelsesorden angitt til rundt 180 millioner.

Når jeg henvender meg til Moss havn v. havnesjefen med styreleder på kopi er det fordi jeg tidligere har henvendt meg til kommunedirektøren med deg som ordfører på kopi vedr. våre spørsmål som omhandler foretak. Da har jeg fått beskjed om at jeg må henvende meg direkte til selskapet. Dette har jeg da følgelig gjort med selskapets styreleder på kopi etter å ha erfart at styreleder inkluderes i korrespondanse med havnesjefen.

Avslutningsvis beklager jeg å ha bidratt til misforståelse ved å ha ført opp årstallene «2012-2024» gjeldende henvisning til budsjettplanen, det skulle selvfølgelig ha vært årene 2021-2024.

Etter hva jeg forstod på deg kommer du til å ta opp henvendelsen til Moss havn i går under eventuelt i dagens ekstraordinære formannskapsmøte. Jeg legger til grunn at formannskapets medlemmer vil bli gjort kjent med saken ved at du videresender nærværende e-post, inklusive tråd nedenfor med min henvendelse til Moss havn, til formannskapets medlemmer.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>

Sendt: torsdag 10. desember 2020 15:09

Til: 'Øystein Høstelund Sundby' <oystein@moss-havn.no>

Kopi: 'Fred Jørgen Evensen' <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>

Emne: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei Øystein,

Ny kurs har noen spørsmål og behov for ytterligere informasjon vedr. Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024.

Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet.

Vi ber om at presentasjonen omhandle forretningssamarbeidet, Moss havns potensielle inntekter og utgifter innenfor budsjettplanen 2012-2024, samt begge parter investeringer i prosjektet/samarbeidet innenfor budsjettplanen 2012-2024. Det bes også fremlagt et kart som viser prosjektets omfang i areal og hvilken transformasjon det legges opp til for det aktuelle området. Kartet og presentasjon av transformasjonen bes også å omhandle trafikkavvikling og tenkte veiløsninger. Avslutningsvis bes fremlagt Moss havns vurdering for prosjektet i sin helet i forhold til gjeldende reguleringsplan for det området som er tiltenkt for prosjektet.

I tillegg til ovennevnte ønskes utdypet og nærmere forklart følgende fra planen:

- Investering 2024 hvor det bl.a. står **«For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.»** Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?
- Planens avslutning med **«Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF»**. Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Arild Svenson <Arild.Svenson@politiker.moss.kommune.no>
Sendt: fredag 11. desember 2020 11:55
Til: Arild Svenson
Emne: Vs: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Fra: Line Rustad Wallenborg <Line.Rustad.Wallenborg@moss.kommune.no>
Sendt: fredag 11. desember 2020 11:52
Til: Tor Petter Ekroll <Tor.Petter.Ekroll@moss.kommune.no>; Shakeel Rehman <Shakeel.Rehman@politiker.moss.kommune.no>; Irene Hetmann Landgren <Irene.Hetmann.Landgren@politiker.moss.kommune.no>; Eirik Tveiten <Eirik.Tveiten@politiker.moss.kommune.no>; Øivind Tandberg-Hanssen <Oivind.Tandberg-Hanssen@politiker.moss.kommune.no>; Benedicte Lund <Benedicte.Lund@moss.kommune.no>; Finn Alexander Jensen <Finn.Jensen@politiker.moss.kommune.no>; Sissel Rundblad <Sissel.Rundblad@politiker.moss.kommune.no>; Harald Fløgstad <Harald.Flogstad@politiker.moss.kommune.no>; Astrid Nielsen Eliassen <Astrid.Nielsen.Eliassen@politiker.moss.kommune.no>; Arild Svenson <Arild.Svenson@politiker.moss.kommune.no>; Michael A. B. Torp <Michael.Torp@politiker.moss.kommune.no>; Hans Reidar Ness <Hans.Reidar.Ness@moss.kommune.no>
Emne: VS: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Fra: Hanne Kristin Tollerud <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>
Sendt: fredag 11. desember 2020 11:50
Til: Line Rustad Wallenborg <Line.Rustad.Wallenborg@moss.kommune.no>
Emne: VS: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei
Videresender denne mailutvekslingen. Jeg ønsker å ta dette opp under eventuelt i dagens ekstraordinære formannskap og da rent prinsipielt. Jeg, som ordfører, var ikke orientert om denne henvendelsen og reagerer på at Ny Kurs v/Arild Svenson sender en bestilling til Moss havn på vegne av kommunestyret. Det bør være innlysende at kommunestyrerepresentanter tar kontakt med ordfører for å be om orienteringer.
Hanne Tollerud
Ordfører

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: fredag 11. desember 2020 05:49
Til: Hanne Kristin Tollerud <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>
Emne: VS: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei igjen Hanne,

Viser til telefonsamtale tidligere i morges.

Som det fremgår innledningsvis av e-post nedenfor har jeg henvendt meg til Moss havn på vegne av Ny Kurs. At jeg henvender meg på vegne av og representerer Ny Kurs fremgår flere steder i e-posten. Hvis jeg forstod deg rett når vi pratet sammen kan min henvendelse misforstås og tolkes som om jeg henvender meg til Moss havn på vegne av Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer og ikke Ny Kurs. Jeg har imidlertid vanskelig for å se at min henvendelse er uklar med tanke på hvem jeg henvender meg som/på vegne av.

Når jeg på vegne av Ny Kurs ber om at «Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer» får tilsendt den informasjonen vi ber om, er det fordi vi mener at informasjonen er viktig for alle medlemmer av kommunestyret. Kommunestyret ved dets medlemmer er våre foretaks generalforsamling og skal i møte torsdag om en uke behandle foretakets budsjett for de neste 4 årene og et investeringsprogram i størrelsesorden angitt til rundt 180 millioner.

Når jeg henvender meg til Moss havn v. havnesjefen med styreleder på kopi er det fordi jeg tidligere har henvendt meg til kommunedirektøren med deg som ordfører på kopi vedr. våre spørsmål som omhandler foretak. Da har jeg fått beskjed om at jeg må henvende meg direkte til selskapet. Dette har jeg da følgelig gjort med selskapets styreleder på kopi etter å ha erfart at styreleder inkluderes i korrespondanse med havnesjefen.

Avslutningsvis beklager jeg å ha bidratt til misforståelse ved å ha ført opp årstallene «2012-2024» gjeldende henvisning til budsjettplanen, det skulle selvfølgelig ha vært årene 2021-2024.

Etter hva jeg forstod på deg kommer du til å ta opp henvendelsen til Moss havn i går under eventuelt i dagens ekstraordinære formannskapsmøte. Jeg legger til grunn at formannskapets medlemmer vil bli gjort kjent med saken ved at du videresender nærværende e-post, inklusive tråd nedenfor med min henvendelse til Moss havn, til formannskapets medlemmer.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>

Sendt: torsdag 10. desember 2020 15:09

Til: 'Øystein Høstelund Sundby' <oystein@moss-havn.no>

Kopi: 'Fred Jørgen Evensen' <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>

Emne: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei Øystein,

Ny kurs har noen spørsmål og behov for ytterligere informasjon vedr. Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024.

Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet.

Vi ber om at presentasjonen omhandle forretningssamarbeidet, Moss havns potensielle inntekter og utgifter innenfor budsjettplanen 2012-2024, samt begge parter investeringer i prosjektet/samarbeidet innenfor budsjettplanen 2012-2024. Det bes også fremlagt et kart som viser prosjektets omfang i areal og hvilken transformasjon det legges opp til for det aktuelle området. Kartet og presentasjon av transformasjonen bes også å omhandle trafikkavvikling og tenkte veiløsninger. Avslutningsvis bes fremlagt Moss havns vurdering for prosjektet i sin helet i forhold til gjeldende reguleringsplan for det området som er tiltenkt for prosjektet.

I tillegg til ovennevnte ønskes utdypet og nærmere forklart følgende fra planen:

- Investering 2024 hvor det bl.a. står **«For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.»** Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?
- Planens avslutning med **«Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF»**. Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>
Sendt: mandag 14. desember 2020 07:26
Til: ar-svens@online.no
Kopi: Fred Jørgen Evensen
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

God morgen

Viser til din e-post fra fredag.

Jeg tolker henvendelsen dit hen at det er ønskelig med en presentasjon til kommunestyret fra Moss havn.

Jeg må be om at en slik «bestilling» kommer til oss fra ordfører eller kommunedirektør. Jeg mener det vil være riktig tjenestevei i en sak som denne. Alternativt fra havnestyret v/leder.

Jeg setter ordfører og kommunedirektør på kopi på denne e-post, slik at de er kjent med denne tilbakemelding.

Ønsker deg en fin dag.

Mvh

Øystein H Sundby
Moss havn

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: fredag 11. desember 2020 11:05
Til: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>
Kopi: Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei Øystein,

Jeg er gjort kjent med at jeg i min e-post nedenfor har kommet i fare for å henvise til «budsjettplanen 2012-2024». Det skal selvfølgelig være budsjettplanen 2021-2024.

Jeg beklager den eventuelle forvirringen det kan ha medført.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: torsdag 10. desember 2020 15:09
Til: 'Øystein Høsteland Sundby' <oystein@moss-havn.no>
Kopi: 'Fred Jørgen Evensen' <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>
Emne: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei Øystein,

Ny kurs har noen spørsmål og behov for ytterligere informasjon vedr. Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024.

Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet.

Vi ber om at presentasjonen omhandle forretningssamarbeidet, Moss havns potensielle inntekter og utgifter innenfor budsjettplanen 2012-2024, samt begge parter investeringer i prosjektet/samarbeidet innenfor budsjettplanen 2012-2024. Det bes også fremlagt et kart som viser prosjektets omfang i areal og hvilken transformasjon det legges opp til for det aktuelle området. Kartet og presentasjon av transformasjonen bes også å omhandle trafikkavvikling og tenkte veiløsninger. Avslutningsvis bes fremlagt Moss havns vurdering for prosjektet i sin helet i forhold til gjeldende reguleringsplan for det området som er tiltenkt for prosjektet.

I tillegg til ovennevnte ønskes utdypet og nærmere forklart følgende fra planen:

- Investering 2024 hvor det bl.a. står «**For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.**» Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?
- Planens avslutning med «**Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF**». Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no
Sendt: mandag 14. desember 2020 09:51
Til: 'Øystein Høsteland Sundby'
Kopi: 'Fred Jørgen Evensen'; 'Hanne Kristin Tollerud'
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei Øystein,

Viser til din e-post nedenfor. Det er ikke korrekt tolket at min e-post nedenfor er en «bestilling» annet enn ønsket informasjon, eller er på vegne av noen andre enn Ny Kurs. Vi ønsker å motta den informasjonen vi har bedt om da vi mener dette er nødvendig for å kunne behandle Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024. Når vi ber om at kommunestyrets medlemmer mottar denne informasjonen er det gjort i beste mening, dvs. at informasjonen vi ber om skal gjøres tilgjengelig for alle kommunestyrets medlemmer.

Dvs. at den korrekte tolkning av vår henvendelse med ordlyden «**Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet**» er at Ny Kurs ønsker all informasjon vi ber om skal gjøres tilgjengelig for alle kommunestyrets medlemmer.

Jeg anser med dette at ev. misforståelse er oppklart, og hører jeg ikke annet legger jeg til grunn at min presisering er mottatt og videre at det ikke er noe til hinder for at den informasjon Ny Kurs ber om blir ferdigstilt, eller blir forsinket.

Du skriver i din e-post at ordfører legges på kopi, men jeg kan ikke se at det er gjort, så jeg inkluderer ordføreren i nærværende e-post.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>
Sendt: mandag 14. desember 2020 07:26
Til: ar-svens@online.no
Kopi: Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politikker.moss.kommune.no>
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

God morgen

Viser til din e-post fra fredag.

Jeg tolker henvendelsen dit hen at det er ønskelig med en presentasjon til kommunestyret fra Moss havn.

Jeg må be om at en slik «bestilling» kommer til oss fra ordfører eller kommunedirektør. Jeg mener det vil være riktig tjenestevei i en sak som denne. Alternativt fra havnestyret v/leder.

Jeg setter ordfører og kommunedirektør på kopi på denne e-post, slik at de er kjent med denne tilbakemelding.

Ønsker deg en fin dag.

Mvh

Øystein H Sundby
Moss havn

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: fredag 11. desember 2020 11:05
Til: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>
Kopi: Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei Øystein,

Jeg er gjort kjent med at jeg i min e-post nedenfor har kommet i fare for å henvise til «budsjettplanen 2012-2024». Det skal selvfølgelig være budsjettplanen 2021-2024.

Jeg beklager den eventuelle forvirringen det kan ha medført.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: torsdag 10. desember 2020 15:09
Til: 'Øystein Høsteland Sundby' <oystein@moss-havn.no>
Kopi: 'Fred Jørgen Evensen' <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>
Emne: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei Øystein,

Ny kurs har noen spørsmål og behov for ytterligere informasjon vedr. Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024.

Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet.

Vi ber om at presentasjonen omhandle forretningssamarbeidet, Moss havns potensielle inntekter og utgifter innenfor budsjettplanen 2012-2024, samt begge parter investeringer i prosjektet/samarbeidet innenfor budsjettplanen 2012-2024. Det bes også fremlagt et kart som viser prosjektets omfang i areal og hvilken transformasjon det legges opp til for det aktuelle området. Kartet og presentasjon av transformasjonen bes også å omhandle trafikkavvikling og tenkte veiløsninger. Avslutningsvis bes fremlagt Moss havns vurdering for prosjektet i sin helet i forhold til gjeldende reguleringsplan for det området som er tiltenkt for prosjektet.

I tillegg til ovennevnte ønskes utdypet og nærmere forklart følgende fra planen:

- Investering 2024 hvor det bl.a. står **«For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.»** Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?
- Planens avslutning med **«Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF»**. Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Hanne Kristin Tollerud <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>
Sendt: tirsdag 15. desember 2020 08:54
Til: Arild Svenson; Øystein Høsteland Sundby; Fred Jørgen Evensen
Kopi: Hans Reidar Ness; Line Rustad Wallenborg; Tor Petter Ekroll
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei
Det blir ingen orientering/presentasjon i kommunestyret den 17.12, men svar på spørsmål fra Ny kurs sendes ut i forkant til alle kommunestyrets medlemmer.



Hanne Tollerud
Ordfører

+47 943 13 206
hanne.tollerud@moss.kommune.no

Rådhuset, Kirkegata 15,
Postboks 175, 1501 Moss

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: mandag 14. desember 2020 09:51
Til: Øystein Høsteland Sundby <oystein@moss-havn.no>
Kopi: Fred Jørgen Evensen <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>; Hanne Kristin Tollerud <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei Øystein,

Viser til din e-post nedenfor. Det er ikke korrekt tolket at min e-post nedenfor er en «bestilling» annet enn ønsket informasjon, eller er på vegne av noen andre enn Ny Kurs. Vi ønsker å motta den informasjonen vi har bedt om da vi mener dette er nødvendig for å kunne behandle Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024. Når vi ber om at kommunestyrets medlemmer mottar denne informasjonen er det gjort i beste mening, dvs. at informasjonen vi ber om skal gjøres tilgjengelig for alle kommunestyrets medlemmer.

Dvs. at den korrekte tolkning av vår henvendelse med ordlyden «**Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet**» er at Ny Kurs ønsker all informasjon vi ber om skal gjøres tilgjengelig for alle kommunestyrets medlemmer.

Jeg anser med dette at ev. misforståelse er oppklart, og hører jeg ikke annet legger jeg til grunn at min presisering er mottatt og videre at det ikke er noe til hinder for at den informasjon Ny Kurs ber om blir ferdigstilt, eller blir forsinket.

Du skriver i din e-post at ordfører legges på kopi, men jeg kan ikke se at det er gjort, så jeg inkluderer ordføreren i nærværende e-post.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>

Sendt: mandag 14. desember 2020 07:26

Til: ar-svens@online.no

Kopi: Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>

Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

God morgen

Viser til din e-post fra fredag.

Jeg tolker henvendelsen dit hen at det er ønskelig med en presentasjon til kommunestyret fra Moss havn.

Jeg må be om at en slik «bestilling» kommer til oss fra ordfører eller kommunedirektør. Jeg mener det vil være riktig tjenestevei i en sak som denne. Alternativt fra havnestyret v/leder.

Jeg setter ordfører og kommunedirektør på kopi på denne e-post, slik at de er kjent med denne tilbakemelding.

Ønsker deg en fin dag.

Mvh

Øystein H Sundby

Moss havn

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>

Sendt: fredag 11. desember 2020 11:05

Til: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>

Kopi: Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>

Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei Øystein,

Jeg er gjort kjent med at jeg i min e-post nedenfor har kommet i fare for å henvise til «budsjettplanen 2012-2024». Det skal selvfølgelig være budsjettplanen 2021-2024.

Jeg beklager den eventuelle forvirringen det kan ha medført.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>

Sendt: torsdag 10. desember 2020 15:09

Til: 'Øystein Høsteland Sundby' <oystein@moss-havn.no>

Kopi: 'Fred Jørgen Evensen' <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>

Emne: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei Øystein,

Ny kurs har noen spørsmål og behov for ytterligere informasjon vedr. Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024.

Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet.

Vi ber om at presentasjonen omhandle forretningssamarbeidet, Moss havns potensielle inntekter og utgifter innenfor budsjettplanen 2012-2024, samt begge parter investeringer i prosjektet/samarbeidet innenfor budsjettplanen 2012-2024. Det bes også fremlagt et kart som viser prosjektets omfang i areal og hvilken transformasjon det legges opp til for det aktuelle området. Kartet og presentasjon av transformasjonen bes også å omhandle trafikkavvikling og tenkte veiløsninger. Avslutningsvis bes fremlagt Moss havns vurdering for prosjektet i sin helet i forhold til gjeldende reguleringsplan for det området som er tiltenkt for prosjektet.

I tillegg til ovennevnte ønskes utdypet og nærmere forklart følgende fra planen:

- Investering 2024 hvor det bl.a. står **«For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.»** Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?
- Planens avslutning med **«Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF»**. Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no
Sendt: onsdag 16. desember 2020 06:33
Til: 'Øystein Høsteland Sundby'
Kopi: 'Fred Jørgen Evensen'; 'Hanne Kristin Tollerud'
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

God morgen Øystein,

I tillegg til allerede oversendte spørsmål mv. gjeldende Asko prosjektet er det også ønskelig å få en redegjørelse for hvordan Moss havn har vurdert og forholdt seg til opsjonsavtalen med Sjøsidan Moss AS. Det tenkes da på de arealer ved Moss havn som omhandler Asko prosjektet og som ev. samtidig er innenfor opsjonsavtalen med Sjøsidan AS.

På forhånd takk for hjelpen.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: mandag 14. desember 2020 09:51
Til: 'Øystein Høsteland Sundby' <Oystein@moss-havn.no>
Kopi: 'Fred Jørgen Evensen' <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>; 'Hanne Kristin Tollerud' <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei Øystein,

Viser til din e-post nedenfor. Det er ikke korrekt tolket at min e-post nedenfor er en «bestilling» annet enn ønsket informasjon, eller er på vegne av noen andre enn Ny Kurs. Vi ønsker å motta den informasjonen vi har bedt om da vi mener dette er nødvendig for å kunne behandle Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024. Når vi ber om at kommunestyrets medlemmer mottar denne informasjonen er det gjort i beste mening, dvs. at informasjonen vi ber om skal gjøres tilgjengelig for alle kommunestyrets medlemmer.

Dvs. at den korrekte tolkning av vår henvendelse med ordlyden «**Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet**» er at Ny Kurs ønsker all informasjon vi ber om skal gjøres tilgjengelig for alle kommunestyrets medlemmer.

Jeg anser med dette at ev. misforståelse er oppklart, og hører jeg ikke annet legger jeg til grunn at min presisering er mottatt og videre at det ikke er noe til hinder for at den informasjon Ny Kurs ber om blir ferdigstilt, eller blir forsinket.

Du skriver i din e-post at ordfører legges på kopi, men jeg kan ikke se at det er gjort, så jeg inkluderer ordføreren i nærværende e-post.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>
Sendt: mandag 14. desember 2020 07:26

Til: ar-svens@online.no

Kopi: Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>

Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

God morgen

Viser til din e-post fra fredag.

Jeg tolker henvendelsen dit hen at det er ønskelig med en presentasjon til kommunestyret fra Moss havn.

Jeg må be om at en slik «bestilling» kommer til oss fra ordfører eller kommunedirektør. Jeg mener det vil være riktig tjenestevei i en sak som denne. Alternativt fra havnestyret v/leder.

Jeg setter ordfører og kommunedirektør på kopi på denne e-post, slik at de er kjent med denne tilbakemelding.

Ønsker deg en fin dag.

Mvh

Øystein H Sundby

Moss havn

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>

Sendt: fredag 11. desember 2020 11:05

Til: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>

Kopi: Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>

Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei Øystein,

Jeg er gjort kjent med at jeg i min e-post nedenfor har kommet i fare for å henvise til «budsjettplanen 2012-2024». Det skal selvfølgelig være budsjettplanen 2021-2024.

Jeg beklager den eventuelle forvirringen det kan ha medført.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>

Sendt: torsdag 10. desember 2020 15:09

Til: 'Øystein Høsteland Sundby' <oystein@moss-havn.no>

Kopi: 'Fred Jørgen Evensen' <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>

Emne: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei Øystein,

Ny kurs har noen spørsmål og behov for ytterligere informasjon vedr. Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024.

Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet.

Vi ber om at presentasjonen omhandle forretningssamarbeidet, Moss havns potensielle inntekter og utgifter innenfor budsjettplanen 2012-2024, samt begge parter investeringer i prosjektet/samarbeidet innenfor budsjettplanen 2012-2024. Det bes også fremlagt et kart som viser prosjektets omfang i areal og hvilken transformasjon det legges opp til for det aktuelle området. Kartet og presentasjon av transformasjonen bes også å

omhandle trafikkavvikling og tenkte veiløsninger. Avslutningsvis bes fremlagt Moss havns vurdering for prosjektet i sin helhet i forhold til gjeldende reguleringsplan for det området som er tiltenkt for prosjektet.

I tillegg til ovennevnte ønskes utdypet og nærmere forklart følgende fra planen:

- Investering 2024 hvor det bl.a. står «**For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.**» Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?
- Planens avslutning med «**Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF**». Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>
Sendt: onsdag 16. desember 2020 12:46
Til: ar-svens@online.no
Kopi: Fred Jørgen Evensen; 'Hanne Kristin Tollerud'
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei Arild

Jeg tar en runde med styreleder angående henvendelsen din, så får du en tilbakemelding fra oss.

Ha en fortsatt fin dag.

Mvh

Øystein H Sundby
Moss havn

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: onsdag 16. desember 2020 06:33
Til: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>
Kopi: Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>; 'Hanne Kristin Tollerud' <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

God morgen Øystein,

I tillegg til allerede oversendte spørsmål mv. gjeldende Asko prosjektet er det også ønskelig å få en redegjørelse for hvordan Moss havn har vurdert og forholdt seg til opsjonsavtalen med Sjøsidan Moss AS. Det tenkes da på de arealer ved Moss havn som omhandler Asko prosjektet og som ev. samtidig er innenfor opsjonsavtalen med Sjøsidan AS.

På forhånd takk for hjelpen.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: mandag 14. desember 2020 09:51
Til: 'Øystein Høsteland Sundby' <Oystein@moss-havn.no>
Kopi: 'Fred Jørgen Evensen' <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>; 'Hanne Kristin Tollerud' <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei Øystein,

Viser til din e-post nedenfor. Det er ikke korrekt tolket at min e-post nedenfor er en «bestilling» annet enn ønsket informasjon, eller er på vegne av noen andre enn Ny Kurs. Vi ønsker å motta den informasjonen vi har bedt om da vi mener dette er nødvendig for å kunne behandle Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024. Når vi ber om at kommunestyrets medlemmer mottar denne informasjonen er det gjort i beste mening, dvs. at informasjonen vi ber om skal gjøres tilgjengelig for alle kommunestyrets medlemmer.

Dvs. at den korrekte tolkning av vår henvendelse med ordlyden «**Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet**» er at Ny Kurs ønsker all informasjon vi ber om skal gjøres tilgjengelig for alle kommunestyrets medlemmer.

Jeg anser med dette at ev. misforståelse er oppklart, og hører jeg ikke annet legger jeg til grunn at min presisering er mottatt og videre at det ikke er noe til hinder for at den informasjon Ny Kurs ber om blir ferdigstilt, eller blir forsinket.

Du skriver i din e-post at ordfører legges på kopi, men jeg kan ikke se at det er gjort, så jeg inkluderer ordføreren i nærværende e-post.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>

Sendt: mandag 14. desember 2020 07:26

Til: ar-svens@online.no

Kopi: Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>

Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

God morgen

Viser til din e-post fra fredag.

Jeg tolker henvendelsen dit hen at det er ønskelig med en presentasjon til kommunestyret fra Moss havn.

Jeg må be om at en slik «bestilling» kommer til oss fra ordfører eller kommunedirektør. Jeg mener det vil være riktig tjenestevei i en sak som denne. Alternativt fra havnestyret v/leder.

Jeg setter ordfører og kommunedirektør på kopi på denne e-post, slik at de er kjent med denne tilbakemelding.

Ønsker deg en fin dag.

Mvh

Øystein H Sundby

Moss havn

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>

Sendt: fredag 11. desember 2020 11:05

Til: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>

Kopi: Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>

Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei Øystein,

Jeg er gjort kjent med at jeg i min e-post nedenfor har kommet i fare for å henvise til «budsjettplanen 2012-2024». Det skal selvfølgelig være budsjettplanen 2021-2024.

Jeg beklager den eventuelle forvirringen det kan ha medført.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>

Sendt: torsdag 10. desember 2020 15:09

Til: 'Øystein Høsteland Sundby' <oystein@moss-havn.no>

Kopi: 'Fred Jørgen Evensen' <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>

Emne: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei Øystein,

Ny kurs har noen spørsmål og behov for ytterligere informasjon vedr. Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024.

Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet.

Vi ber om at presentasjonen omhandle forretningssamarbeidet, Moss havns potensielle inntekter og utgifter innenfor budsjettplanen 2012-2024, samt begge parter investeringer i prosjektet/samarbeidet innenfor budsjettplanen 2012-2024. Det bes også fremlagt et kart som viser prosjektets omfang i areal og hvilken transformasjon det legges opp til for det aktuelle området. Kartet og presentasjon av transformasjonen bes også å omhandle trafikkavvikling og tenkte veiløsninger. Avslutningsvis bes fremlagt Moss havns vurdering for prosjektet i sin helet i forhold til gjeldende reguleringsplan for det området som er tiltenkt for prosjektet.

I tillegg til ovennevnte ønskes utdypet og nærmere forklart følgende fra planen:

- Investering 2024 hvor det bl.a. står **«For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.»** Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?
- Planens avslutning med **«Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF»**. Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Emne:

VS: Spørsmål fra Arild Svenson Ny Kurs til Moss havn.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Line Rustad Wallenborg <Line.Rustad.Wallenborg@moss.kommune.no>

Sendt: onsdag 16. desember 2020 15:31

Til: Kommunestyret - POL folkevalgte Moss kommune <d3ae9bea.vansjoreg.onmicrosoft.com@emea.teams.ms>

Emne: Spørsmål fra Arild Svenson Ny Kurs til Moss havn.

Spørsmål fra Arild Svenson Ny Kurs mottatt onsdag 16. desember:

God morgen Øystein,

I tillegg til allerede oversendte spørsmål mv. gjeldende Asko prosjektet er det også ønskelig å få en redegjørelse for hvordan Moss havn har vurdert og forholdt seg til opsjonsavtalen med Sjøsidens Moss AS. Det tenkes da på de arealer ved Moss havn som omhandler Asko prosjektet og som ev. samtidig er innenfor opsjonsavtalen med Sjøsidens AS.

På forhånd takk for hjelpen.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Svar fra Moss Havn:

Av hensyn til kort svarfrist fra spørsmålsstiller henviser Moss havn til følgende to avtaler:

Innholdet i disse avtalene regulerer det omtalte arealet.

Kort fra avtalene:

Opsjonsavtalen med Sjøsidens har en sentral forutsetning om at vi MH skal ha innvunnet tilstrekkelig ferdigstilte arealer.

Det er en forutsetning for at Sjøsidens skal kunne overta Eiendommen iht. opsjonsavtalen at MH har innvunnet tilstrekkelige ferdigstilte arealer ved utfylling av havneområdet slik at behovet for den havnerelaterte virksomhet er oppfylt.

Avtalen med ASKO regulerer Moss havn sin rett til å anviser ASKO til andre arealer.

3. Omdisponering av infrastruktur

I forbindelse med eventuell omdisponering av arealer og infrastruktur i havna, har MH anledning til å anviser annet sted i Moss havn for infrastruktur knyttet til ASKO's virksomhet. MH forplikter seg da til at ASKO får tilsvarende forutsetninger for å drive sin virksomhet, herunder Kaianlegget og areal til logistikkoperasjon, fra anvist sted. Hvis ASKO ikke får tilsvarende forutsetninger, gis ASKO rett til å si opp avtalen med virkning fra det tidspunkt ASKO ikke lenger har mulighet til å benytte det opprinnelige Kaianlegget. Ved slik oppsigelse plikter MH å innløse infrastruktur ASKO har etablert i forbindelse med det opprinnelige Kaianlegget. Partene vil ikke ha krav mot hverandre.

Hvis ASKO får tilsvarende forutsetninger for å drive sin virksomhet fra anvist sted, eller hvis ASKO ikke sier opp avtalen i medhold av den ovenstående:

(1) Plikter ASKO å flytte eksisterende redertilpasset infrastruktur til anvist sted. MH plikter å flytte denne i det tilfelle innløsning av denne allerede har funnet sted i medhold av punkt 7. Flytting skal gjennomføres i den grad det er mulig og økonomisk forsvarlig. Kostnad for flytting deles likt mellom partene.

(2) Hvis det ikke er mulig eller økonomisk forsvarlig å flytte eksisterende infrastruktur, skal ASKO gis rett til å investere i nytt kaianlegg og infrastruktur på anvist sted. Hvis ASKO ikke ønsker dette, skal ASKO si opp denne avtalen med virkning fra det tidspunkt ASKO ikke lenger har mulighet til å benytte det opprinnelige Kaianlegget. Partene vil ikke ha krav mot hverandre.

Partene kan avtale andre løsninger.

Mvh
Moss Havn
Daglig leder

Øystein Høstland Sundby

Moss Havn
Styreleder

Fred Jørgen Evensen

Fra: Line Rustad Wallenborg <Line.Rustad.Wallenborg@moss.kommune.no>
Sendt: onsdag 16. desember 2020 15:33
Til: Kommunestyret - POL folkevalgte Moss kommune
Emne: Vedrørende spørsmål fra Arild Svenson
Vedlegg: Sak nr 112020.pdf

Hei

Ref. e-post fra Ny Kurs ved Arild Svenson datert 10. desember og oppdatert med årstall 11. desember.

Forhold rundt ASKO-prosjektet ble behandlet i havnestyret i sak 11/2020 i forbindelse med inngåelse av kontrakt med ASKO. Her er informasjon om plan for arealdisponering og forhold rundt økonomi og investeringer. Sak 11/2020 er vedlagt i sin helhet som vedlegg. Det er også svart ut spørsmål fra Arild Svenson om trafikk til/fra Moss havn og forventninger til ASKO droneprosjekt i e-post den 1. desember 2020. Svaret ble også sendt politis sekretariat.

Øvrige spørsmål fra Arild Svenson:

*Investering 2024 hvor det bl.a. står «**For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.**» Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?*

Moss havn åpnet i 2018 landets første innlandshavn og den fungerer etter hensikten. Moss havn skal detaljregulere havnearealet og forberede for tilbakeføring av areal som i dag benyttes av Bane Nor. I følge Bane Nor vil arealet tilbakeføres i februar 2025. I vurderinger rundt arealbehov i fremtiden vil også utvidelse av innlandshavn bli vurdert, og da med areal i Vestby.

*Planens avslutning med «**Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF.**» Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?*

Alle estimer for investeringer vil være beheftet med usikkerhet. Tidsaspekt og omfang er grunner til denne usikkerheten. Det er ikke mulig å tallfeste avviket i et beløp på nåværende tidspunkt. Dette vil gjøres i prosessen med utarbeidelse av grunnlag for investeringsbeslutning.



SAK NR 11/2020: AVTALE MED ASKO OM ETABLERING AV DRONEHAVN

HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:

Havnestyret støtter inngåelse av vedlagte avtale med ASKO for etablering av sjødrone med tilhørende elektrisk landtransport.

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

- Fremforhandlet avtale mellom ASKO og Moss Havn
- Prosjektbeskrivelse utarbeidet av ASKO datert 19. mars 2020
- Støttebrev fra SAMS datert 2. april 2020
- Uttalelse fra Kongsberg Maritime til Horten kommune

SAKSUTREDNING:

SAKSBEHANDLER: Øystein Høstelund Sundby

SAKSOPPLYSNINGER:

Som del av programmet Smart Moss Havn har droneprosjekt med ASKO vært et sentralt prosjekt for Moss Havn i snart 3 år. Prosjektet innebærer elektrisk autonom fjordkryssing, elektrisk håndtering av traller i land og elektrisk transport til og fra Moss havn og lager i Vestby.

Havnestyret har vært orientert om prosjektet og fremdrift i prosjektet jevnlig siden oppstart av Smart Moss Havn høsten 2017. Oppsummert er det gitt følgende orienteringer/behandlinger i havnestyret:

Når	Hva
Oktober 2017	Orientert fra kick-off med Smart Moss havn som ble arrangert den 18. oktober 2017. ASKO var deltaker. Droneprosjekt, elektrisk/autonom fjordkryssing ble lansert og tatt inn som en idé å arbeide videre med
Februar 2018	Orientert om status for kontorbygget og administrasjonens innstilling om å finne andre lokaliteter. Her ble også ASKO sitt droneprosjekt beskrevet som et av alternativene for bruk av arealene
August 2018	Orientert om status Smart Moss Havn hvor ASKO sjødroneprosjekt ble særskilt nevnt som eget prosjekt
November 2018	Orientert om dronehavnprosjekt, et prosjekt med Kystverket, ASKO og NOHA for å finne ut hva som kreves av en dronehavn for å få realisert prosjektet. Videre orientert om ASKO sine planer for helelektrisk transportkjede og muligheter for elektrifisering av lastebiltransport i Mossregionen.
Mai 2019	Sak om nye kontorer (sak 4/2019) hvor ASKO-prosjektets behov for arealer på land sannsynligvis vil være utløsende faktor for tidspunkt for gjennomføring
Juni 2019	Orientert om status for droneprosjekt. Orientert om løsninger på vestsiden, forhandlinger med verft og fremdrift.
September 2019	Orientert om deltakelse i SETS (Skandinavisk Elektrisk Transport System), hvor også vår del av ASKO prosjektet er en base for elektrifisering av havn
Januar 2020	Innførende orientering om Moss Havn til nytt havnestyret, hvor også prosjektet ble orientert om
Mars 2020	Presentert som grunnlag for strategi – viktig del av bakgrunn for våre satsninger fremover

I desember 2019 tok ASKO kontakt med Horten Havn for å undersøke mulighetene for at droneprosjektet kunne bruke Horten som havn på vestsiden av fjorden. Gjennom den siste måneden har dette materialisert seg og vi har, sammen med Horten havnevesen, fremforhandlet forslag til felles avtaleverk med ASKO. De to havnene har samarbeidet godt i denne prosessen og resultatet er, også etter ASKO sitt ønske, to så godt som likelydende forslag til avtaler. Advokat Øivind R Armo ved Advokathuset Horten AS har bistått begge havnene i arbeidet.

Det er en forutsetning for ASKO at de får tilgang til havnefasiliteter i begge havner. ASKO skal styrebehandle avtalene 7. mai. I dette styremøte blir det samtidig besluttet å igangsette bygging av to fartøy og utvikling av infrastruktur i havnene.

Kort oppsummert ASKO sitt droneprosjekt

ASKO har tre store lagre på Vestby og etablerer ett nytt lager ved Sande. Det er behov for transport mellom disse lagrene og for inn- og utgående transport på hver side av fjorden for hvert lager. ASKO ønsker derfor å sette i fast rute to helelektriske sjødroner (autonome fartøyer) som frakter traller mellom Moss og Horten uten trekkvogn og sjåfør. Trallene skal hentes og leveres på havnen med nullutslippsbiler, fortrinnsvis elektriske lastebiler. For lengre kjørestrekninger vil nullutslippsbiler fases inn når teknologien er tilgjengelig. Sjødronene vil i første periode ha bemanning, men vil bli autonome når utviklingen gjør dette mulig.

Elektriske lastebiler vil bringe traller med last mellom lager i Vestby og Moss havn samt mellom Horten havn og det nye lageret i Hanekleiva ved Sande. Trallene trekkes på og av sjødronene med elektriske terminaltraktorer og fraktes over fjorden med sjødronene. Sjødronene bruker standardiserte ferjeleier og det må bygges ett slikt på hver side.

Hele transportkjeden er utslippsfri. Dette gjelder trekkvognene som kjører trallene mellom lager og havn. De er batteridrevne. Det er også terminaltraktorene som rygger traller på sjødronen og som trekker dem av. Også sjødronene er drevet av batterier som lades ved landligge i begge havner.

Hver sjødrone (fartøy) er 66 m lang og har plass til 16 traller. Det er nødvendig med et landareal på ca. 1,5 – 2 daa med plass til ca. 16 traller. Dette arealet må ligge i tett tilknytting til ankomststed for sjødronene.

VURDERINGER:

Prosjektet er et pilotprosjekt som vil ha store positive konsekvenser for sjøfarten og mulighetene for nullutslipp i hele transportkjeden for gods som fraktes gjennom Moss havn.

Prosjektet representerer «raskeste vei» til å etablere elektrisk tungtransport fra Moss havn og til vareeiere i Mosseregionen, dvs elektrisk lastebiltransport gjennom Moss. Prosjektets del som omhandler elektriske trekkvogner for bruk mellom Vestby og Moss vil kunne skaleres opp for bruk til «intertransport» i Mosseregionen og ikke minst for containertransport til/fra Moss havn. Flere store aktører vurderer seriøst å bruke denne typen trekkvogner. NorgesGruppen (eiere av ASKO) eier blant annet også UNIL med lager i Våler.

Plassering



Planlagt plassering i havna er på innsiden av Værlepiren med montering av fergekaibro ved dagens vestlige ro-ro rampe. Denne rampe er i dag i en stand som gjør at det ikke kan brukes som ro-ro rampe uten omfattende rehabilitering. Skissen over er fra dronehavnprosjektets arbeid som ble gjennomført i 2018. Endelig utforming av areal, sett opp mot bygninger, vil beslutes i prosjektets neste faser. Admin bygg vil rives og tilbygg lager vurderes i denne sammenheng.

Området er del av arealet som er omfattet av opsjonsavtale med Sjøsidan Moss as. Avtalen vedlagt inneholder klausul som regulerer flytting når denne opsjonen utløses en gang i fremtiden. Dette vil henge tett sammen med flytting av Statens vegvesen sitt fergeleie.

Sjødronene vil passere inn og ut sør-sørøst for fergene til Bastø Fosen. De vil måtte krysse Bastø Fosen fergene midtfjords (i Oslofjorden). ASKO jobber sammen med Kystverket for ivareta trafiksikkerheten på sjøen.

Investering og kostnader

Investeringen av infrastruktur på land og sjø bekostes og gjennomføres av ASKO i sin helhet. ASKO har fått tilsagn om støtte fra ENOVA på 119 millioner kroner og som forutsetter at ASKO skal gjennomføre alle investeringer selv. I tillegg har ASKO fått 40 prosent støtte på kostnader tilknyttet ladeinfrastruktur for lastebiler. Dvs. 4 hurtigladerer på hver havn og terminaler. Disse skal være tilgjengelige for andre brukere for å støtte innføring av lastebiler også for andre bileiere enn ASKO.

Moss havn er med og dekker 50% av prosjektering (bruk av konsulenter) av selve landinfrastrukturen i Moss.

Dersom det senere skulle bli aktuelt at Moss havn skal foreta investeringer knyttet opp mot denne operasjonen, så skal det inngås egen avtale for det. En slik avtale ville inneholde forutsetning om økonomisk vederlag. Det foreligger ingen forhandlinger om dette p.t.

Sentrale bestemmelser i avtalen

Avtalen forutsetter en helelektrisk (nullutslipp) sjøtransport mellom Horten og Moss.

Avtalen har en varighet fram til 2050. Denne varigheten svarer opp nødvendig langsiktighet og nedskrivningstid for ASKO. Nedskrivningstiden er satt til 25 år.

ASKO kan si opp avtalen med 5 års oppsigelsestid. Ved oppsigelse, eller dersom avtalen løper ut, kan Moss havn be om at hele eller deler av installasjonen skal fjernes. Det Moss havn eventuelt ønsker å overta skal gjøres opp mot et vederlag basert på opprinnelig investeringsbeløp og ihht en restverdi etter en lineær nedskrivning på 25 år. Dersom oppsigelsen skjer før det er gått 10 år, så er det restverdi etter 10 år som gjelder.

Moss havn har en rett til å kunne innløse installasjonen etter 10 år basert på samme restverdi prinsipp som over. Dersom Moss havn benytter seg av denne retten vil havna kreve vederlag for bruk av installasjonen etter det.

Avtalen forutsetter at ASKO er ansvarlig for og må innhente nødvendige offentlige godkjenninger for bygging og drift av virksomheten, både på land og sjø.

Trafikk og støy

ASKO ønsker å starte med 6 anløp. Etter 2024 planlegger de å gå opp til 8 anløp. Hver sjødrone gir maks plass til 16 traller. Det gir en teoretisk mulighet til 96 traller fra oppstart og 128 traller fra 2024. Det er administrasjonens oppfatning at dette kan gi en trafikkbelastning på inntil 200 kjøring (sum inn og ut) fra start og inntil 250 kjøring fra 2024 per døgn.

Det er planlagt et kjøremønster ut via ny port ved Mossesia kro og derfra ut på Rv19.

Kjøretøyene som trekker trallene er tenkt helelektriske og stillegående. Kjørerampene har rister med gummi under. Det samme gjelder ferjelemmene som legges på kjørerampen. Ferjelemmene er gjort ekstra store og tunge og de vil derfor ikke ha vesentlig støyende bevegelser.

Terminaltraktorene vil bli autonome etter hvert og vil kjøre på et lukket område og vil ikke ha ryggevarsel. Det vil heller ikke lastebilene siden terminalen er arrangert slik at de alltid kjører forover inn i parkeringslommene.

Det er grunn til å anta at hele ASKO sin virksomhet inn og ut av havna vil være begrenset til lav støy.

Ringvirkninger

Etablering av den nye transportaksen gir potensiale for nye arbeidsplasser innen logistikk og industri i lokalsamfunnet. Det vil gjøre det attraktivt å etablere terminaler og transportintensiv industri i områdene nær Moss og Horten.

Terminal for gods og terminal for retur fraksjoner som papp og plast som skal skipes ute sjøveien til Europa er aktuelle virksomheter som kan etableres i området.

Prosjektet knytter Moss og Horten enda tettere sammen og vil med dette kunne utvikles til å bli et viktig grønt logistikk knutepunkt på Østlandet. Mosseregionen får en unik mulighet til å etablere nullutslipp godstransport før noen andre regioner. Innlandshavna vil også være sentral i nettverket av ladeinfrastruktur som skal etableres.

ASKO sine sjødroner vil være revolusjonerende innenfor moderne og miljøvennlig transport basert på bruk av nye teknologiske løsninger. Etableringen vil ha betydning for viktige arbeidsplasser både i Moss og i Horten, både i dag og på lengre sikt. Kongsberg Maritime og andre bedrifter innenfor SAMS klyngen (klynge for autonome mobilitets systemer) er allerede involvert i prosjektet og som vil gi industrien verdifull kompetanse og erfaring for fremtidig innovasjon, salg og omsetning (se eget vedlegg).

Universitetet i Sørøst- Norge satser også stort på autonomi, både når det gjelder utdanning og samarbeid med næringslivet. De organiserer blant annet testområdet for autonome fartøyer i Horten og er involvert i en rekke spennende autonomiprosjekter. Etablering av en dronehavn vil sette begge byer på kartet som et sted det skjer mye spennende innenfor autonomi og ny teknologi, både i industrien, på universitetet og ikke minst i havna. På sikt vil dette kunne tiltrekke verdifull arbeidskraft og nye arbeidsplasser.

Økonomiske konsekvenser

I tillegg til inntekter beskrevet i avtalen (fra kr 960.000 til kr 1.820.000) vil det tilkomme:

- Inntekter for arealleie
- Farvannsavgift
- Egen avtale om drift av ASKO sin infrastruktur på land
- Muligheter for synergi for terminaloperatør

Inntekter beskrevet over har liten eller ingen investeringsgrad.

Moss havn vil ha kostnader knyttet til riving av kontorbygg og tap av leieinntekter fra de leietakere som i dag er i kontorbygget, med fradrag fra kostnader for å drifte kontorbygget. Forhold rundt dette er tidligere omtalt i sak 4/2019.

Det er ikke vurdert de økonomiske konsekvenser prosjektet vil ha i form av ringvirkninger til lokalsamfunnet.

Bilde på side 3 i denne saken viser allokering av areal. Vedlegg som forslag til avtale henviser til er under detaljert utarbeidelse.

MILJØKONSEKVENSER:

Hele transportkjeden er planlagt utslippsfri (nullutslipp).

Trekkvognene som kjører trallene mellom lager og havn er batteridrevne. Det er også terminaltraktorene som rygger traller på sjødronen og som trekker dem av.

Sjødronene er drevet av batterier og de lades på begge sider.

Totalt sett medfører løsningen en årlig reduksjon av CO2 fra lastebiler på 5.000 tonn i forhold til alternativ kjøring.

Kjøring utenfor rushtider, med lav grad av støy, vil bidra til god utnyttelse av eksisterende veistruktur og til liten sjenanse for innbyggere.

KONKLUSJON:

Denne avtalen er en forutsetning for at ASKO kan gjennomføre sitt sjødroneprosjekt og gjennom det for at Moss havn nå kan gå inn i siste fase frem mot etableringa av dronehavn. Det vil være en unik mulighet for Moss havn på vei mot en fossilfri havn og for Mosseregionen til å etablere nettverk av nullutslipp tungtransport i regionen. Administrasjonen mener avtalen vil bidra sterkt til å utvikle fremtidens havn i Moss.

Frist for rådmann/administrasjon til uttalelse til styret:

Torsdag 16. april 2020

AVTALE
OM
ETABLERING AV SJØVERTS FORBINDELSE
I
MOSS HAVN

PARTER:

MOSS HAVN KF
OG
ASKO TRANSPORT AS

1. AVTALENS PARTER

Moss havn KF, foretaksnr. 971 033 339, heretter kalt MH

v/Havnesjef Øystein Høsteland Sundby

Strandgata 10, 1531 Moss

ASKO Transport AS, foretaksnr. 999 320 600, heretter kalt ASKO

v/daglig leder Tore Bekken

Deliveien 33, 1540 Vestby

2. AVTALENS BAKGRUNN

ASKO er del av en større konsernstruktur som gjennom sin virksomhet blant annet er en av de største operatørene innen transport og logistikk knyttet til dagligvarer i Norge.

ASKO har hovedsete i Vestby, Viken, med diverse lagerfasiliteter. Det bygges nå nytt lager i Sande, Vestfold, som supplement til dem i Vestby. Det vil være behov for transport mellom disse lagrene.

I den sammenheng vil ASKO etablere eget system for sjøtransport av varer over Oslofjorden, mellom Horten og Moss, med bruk av nullutslippsfartøyer (heretter referert til som "Prosjektet"). Med nullutslippsfartøyer menes det fartøyer drevet av elektrisitet eller andre nullutslippsløsninger (samlet referert til som "Nullutslipps-framdriftsmiddel"). Disse er på sikt planlagt å være autonome. Avtalen gir ASKO rett til å bygge kaianlegg i Moss havn. ASKO skal etablere fortøyningsanordning og anordning for lasting, lossing og lading av fartøyene i forbindelse med kaianlegget (samlet referert til som "Kaianlegget").

ASKO skal lage et helhetlig transportsystem knyttet til disse fartøyene og de nevnte lagrene i Vestby og Sande, som i sin helhet skal være basert på Nullutslipps-framdriftsmiddel.

ASKO skal leie areal av MH for oppstilling av trekkvogner og tilhengere/»traller». Dette reguleres i egen leieavtale. ASKO har tilgang til infrastruktur som er felles med øvrige leietakere i Moss havn.

Denne avtalen regulerer ASKOs bruk av Moss havn til dette formålet. En tilsvarende avtale inngås mellom ASKO og Horten havnevesen.

3. AVTALENS GJENSTAND OG OMFANG

1. Plassering og grunnleggende egenskaper ved tiltaket.

Fartøyene skal anløpe Moss havn på kai øst for Værlepiren, slik dette er inntegnet på vedlagte kart. (Vedlegg 2) eller som nærmere avtalt mellom partene.

Planen er at transport i havn og mellom ASKOs lagre og havnene skal være drevet av Nullutslipps-framdriftsmiddel og basert på nullutslipp. Transport mellom ASKOs lager på Vestby og Moss havn skal således skje med trekkvogn med av Nullutslipps-framdriftsmiddel straks slike er tilgjengelig for ASKO. Innfasing av utslippsfire lastebiler vil ta lengre tid for øvrige strekninger.

ASKO har utarbeidet en prosjektbeskrivelse som vedlegges (Vedlegg 3.)

2. Fartøyenes egenskaper

Det legges opp til drift av to eller flere fartøyer, hver med lengde på om lag 66 meter.

Fartøyene skal være drevet av Nullutslipps-framdriftsmiddel, og lades under landligge i Horten og Moss.

Lastekapasitet på hvert fartøy skal være 16 traller.

3. Kjøretøyenes egenskaper

Trekkvognene som skal frakte trallene til og fra Moss havn skal være drevet av Nullutslipps-framdriftsmiddel og støysvake, jf. punkt 3, 1 ovenfor.

4. Terminaltraktorenes egenskaper

Terminaltraktorene som skal rangere traller på havneområdet skal være drevet av Nullutslipps-framdriftsmiddel og støysvake, jf. punkt 3, 1 ovenfor.

5. Anløp

ASKO gis rett til minst 8 havneanløp i døgnet.

6. Seilingstider og fortøyning

ASKO har anledning til selv å fastsette seilingstider, og ASKO gis rett til å disponere Kaianlegget hele døgnet. Dog skal det søkes å legge seilingstidene og rutene slik at landvertsforbindelsen i minst mulig grad belaster veinettet i Moss på tider av døgnet med høy trafikk.

4. REDERITILPASSET INFRASTRUKTUR

1. Egenskaper

ASKO gis rett til å bygge fortøyningsanordning festet til kaikant

ASKO gis rett til å bygge ferjekaibru for lossing og lasting av fartøyene.

ASKO gis rett til å bygge ladestasjon for fartøyene, herunder trekking av strømkabler over grunn eid av MH m.m.

Plassering av ferjekaibru skal være slik det framgår av kart vedlegg 2.

2. Tiltakshaver, kostnadsansvar

ASKO er tiltakshaver for alle anlegg for infrastruktur som bygges utover det som eksisterer i Moss havn. ASKO bærer det fulle ansvar for kostnader forbundet med oppføring og drift av all rederitilpasset infrastruktur.

Det kan avtales at MH foretar investeringer i infrastruktur mot vederlag.

3. Forholdet til offentlig godkjenning

Om ASKOs virksomhet eller etablering av installasjoner på Kaianlegget forutsetter myndighetenes tillatelse, påhviler det ASKO å framskaffe slike. Det samme gjelder dersom bruksendring og/eller konsesjon kreves. MH skal i nødvendig utstrekning medvirke til at slike tillatelser innhentes.

I den utstrekning MH trenger offentlige tillatelser for å gi ASKO tillatelse til å etablere Kaianlegget, påhviler det MH å fremskaffe disse. ASKO skal i nødvendig utstrekning medvirke til at slike tillatelser innhentes.

Dersom tillatelse til slik etablering ikke gis, har begge parter rett til å si opp avtalen med øyeblikkelig virkning, og partene vil ikke ha krav mot hverandre.

I den utstrekning offentlige pålegg eller myndighetskrav i driftsfasen vesentlig innvirker på driften av Kaianlegget, i strid med forutsetningene i denne avtale, plikter partene hver for seg og samlet å søke løsninger akseptable for begge parter. Hvis partene ikke kommer til enighet, er ASKO innforstått med at MH i så fall ikke er i mislighold under avtalen, men ASKO skal kunne si opp denne med 6 måneders varsel.

Kaianlegget skal gjennom hele avtaletiden tilfredsstille offentligrettslige krav og pålegg, så vel generelt som det som knytter seg til virksomhetsformålet.

5. ATKOMST OG LEIE AV TILKNYTTET AREAL

ASKO gis rett til atkomst til Kaianlegget for lasting, lossing, lading, og fortøyning over grunn eid av MH.

Det inngås egen avtale om leie av areal for oppstilling og lagring av trekkvogner og traller, m.m.

6. VARIGHET

1. Avtaleperioden

Avtalen løper til 01.01.2050 hvorefter den opphører uten oppsigelse. Forutsatt at det foreligger vedtak fra kompetent beslutningsmyndighet som gir anledning til videre drift utover

dette tidspunkt, som senest må foreligge 12 måneder før utløp av denne avtalen, har ASKO rett til forhandlinger om slik videre drift av virksomheten.

2. Byggeperiode og etablering

Man beregner at prosjektering og bygging av anlegg vil pågå fram til 31.12.2021.

ASKO skal legge fram en framdriftsplan innen 3 måneder etter denne avtalens inngåelse som i tilstrekkelig grad definerer milepæler i de aktivitetene som etablerer forutsetningene for oppstart.

3. Oppstart drift

Det er antatt at oppstart drift vil kunne skje 01.01.2022. Drift skal ikke igangsettes senere enn 31.12.2022, og det beregnes vederlag i samsvar med punkt 8 nedenfor fra 31.12.2022 selv om drift ikke skulle ha kommet i stand. Dette gjelder ikke hvis forsinket igangsettelse skyldes forhold utenfor ASKOs kontroll. ASKO gir skriftlig beskjed til MH om oppstarttidspunktet senest tre måneder før oppstart.

4. Oppsigelighet

Avtalen kan avtalen sies opp av ASKO med 5 års varsel regnet fra den 1. i måneden etter at skriftlig oppsigelse er mottatt av den annen part.

Ved ikke-bruk av infrastrukturen i mer enn 2 år har MH rett til oppsigelse av avtalen med 3 måneders frist fra mottatt skriftlig beskjed om oppsigelsen. Som ikke-bruk anses en vesentlig reduksjon av regulariteten sett hen til minste regulerte prisintervall i punkt 8, 2 nedenfor i en periode på mer enn 2 år.

7. INNLØSNINGSRETT

1. I avtaleperioden

MH har anledning til å kreve innløsning av hele eller deler av den faste infrastruktur ASKO har etablert i havna, så som fortøyningsinstallasjoner, laste-/losseanordninger og ladestasjon mm.

Innløsning kan kreves tidligst etter 10 år fra oppstart, jf. punkt 6, 3 ovenfor.

Krav om innløsning skal fremmes skriftlig. Innløsningen skjer innen 3 måneder fra kravet om innløsning er mottatt av ASKO.

2. Beregning av innløsningssum

Investeringene ASKO gjør avskrives lineært over 25 år regnet fra oppstart, jf. punkt 6,3 ovenfor, eller fra det senere tidspunkt investeringskostnaden er påløpt. Innløsningssummen utgjøres av nedskrevet verdi.

ASKO plikter å dokumentere investert beløp.

3. Justeringsforpliktelse.

MH overtar ikke ASKOs eventuelle justeringsforpliktelse etter mval. § 9-3.

8. AVGIFT OG VEDERLAG

1. Farvannsavgift

Det betales farvannsavgift i henhold til forskrift gitt i medhold av havne- og farvannsloven, slik forskriften til enhver tid gjelder. Avgift beregnes fra oppstarttidspunktet, se punkt 6,3 ovenfor.

2. Vederlag

ASKO betaler vederlag beregnet ut fra antall anløp per døgn. Vederlag beregnes fra oppstarttidspunktet, se punkt 6,3 ovenfor. Prisene beregnes ut fra følgende satser per år:

<u>Antall anløp/avfarter</u>	<u>Årspris</u>	
Inntil 6 anløp per døgn	kr	960 000,00
Inntil 7 anløp per døgn	kr	1 064 000,00
Inntil 8 anløp per døgn	kr	1 216 000,00
Inntil 9 anløp per døgn	kr	1 368 000,00
Inntil 10 anløp per døgn	kr	1 520 000,00
Inntil 11 anløp per døgn	kr	1 672 000,00
Inntil 12 anløp per døgn	kr	1 824 000,00

Vederlaget faktureres etterskuddsvis per kvartal, den 10. i måneden som følger hvert kvartal.

ASKO meddeler MH hvilket antall anløp som vil bli praktisert fra og med et gitt tidspunkt. Denne opplysningen benyttes som grunnlag for avregning fra dette tidspunktet.

Prisene nevnt ovenfor er eksklusive mva.. Dersom vederlaget er eller blir merverdiavgiftspliktig, beregnes merverdiavgift av vederlaget i henhold den til enhver tid gjeldende lov og forskrift på området.

MH kan hvert år forlange vederlaget regulert overensstemmende med 100 % av stigningen i Statistisk Sentralbyrås konsumprisindeks – eller hvis denne blir opphevet – annen tilsvarende offentlig indeks, eller – dersom heller ikke slik annen indeks foreligger – på grunnlag av den norske kronens innenlandske kjøpekraft til enhver tid. Basis for reguleringen er den i kontrakten fastsatte leieprisen og indeksens utvisende pr 15.03.2020.

Første gangs indeksregulering kan kreves ved oppstart, se punkt 6,3, og da på bakgrunn av stigningen i indeksen fram til dette tidspunkt. Senere regulering baseres på den til enhver tid gjeldende leie og stigningen i prisindeksen fram til reguleringstidspunktet.

3. Vederlag etter innløsning

Årlig leie skal tilsvare løpende kostnader, så som avskrivninger forvaltnings-, drifts- vedlikeholds-, og kapitalkostnader. Avskrivninger skal følge den regnskapsmessige avskrivningssats som MH benytter for anskaffelsen. Dog slik at allerede foretatte nedskrivninger etter punkt 7 ovenfor skal hensyntas.

Dersom vederlaget er eller blir merverdiavgiftspliktig, beregnes merverdiavgift av vederlaget i henhold den til enhver tid gjeldende lov og forskrift på området

9. KJØP AV TJENESTER FRA MH

Partene kan inngå særskilt avtale om levering av tjenester fra MH. Der slike tjenester er regulert i egen prisliste eller regulativ, følges dette.

Partene kan herunder inngå egen avtale om eventuell bruk av annen havnefasilitet i Moss havn.

10. TILGANG TIL INFRASTRUKTUR FOR TREDJEPART

Partene er enige om at avtalen skal tilpasse de krav som måtte følge av ufravikelige lover, forskrifter og internasjonale traktater. Dersom en tredjepart, på et senere tidspunkt i denne avtalens løpetid, ber om tilgang til den infrastruktur ASKO har investert i, og det viser seg etter en nærmere vurdering at MH eller ASKO er forpliktet etter konkurranseloven eller EØS-konkurransereglene til å gi slik tilgang, er partene forpliktet til å endre avtalen i nødvendig utstrekning for å legge til rette for, og fastsette vilkårene for, slik tilgang.

11. ENDRINGER

1. Endring av fartøyenes størrelse og egenskaper og øvrig logistikk.

Dersom ASKO ønsker å endre fartøyenes størrelse, lastekapasitet, endre framdriftsmiddel til et som ikke er et Nullutslipps-framdriftsmiddel eller gjøre andre vesentlige endringer, vil dette medføre at avtalen kan kreves reforhandlet av MH, og en endringsavtale eventuelt inngås. Det samme gjelder vesentlige endringer i en øvrige logistikk beskrevet i punkt 3 ovenfor, herunder især endringer som bryter med formålet om en utslippsfri transportkjede. MH har ingen plikt til å godta slike endringer, men partene har en intensjon om i felleskap å opprettholde en utslippsfri virksomhet, og skal søke å tilpasse denne i takt med samfunnsutviklingen. Det vises for øvrig til misligholdsbestemmelsene nedenfor i punkt 14, for det tilfelle at endringer er gjort i strid med den foran beskrevne framgangsmåte.

2. Endring av rederitilpasset infrastruktur.

Dersom ASKO ønsker å gjøre vesentlige endringer i forbindelse med den rederitilpassede infrastrukturen, vil dette medføre at avtalen kan kreves reforhandlet av MH, og en endringsavtale eventuelt inngås. MH har ingen plikt til å godta slike endringer, men partene har en intensjon om i felleskap å opprettholde en utslippsfri virksomhet, og skal søke å tilpasse denne i takt med samfunnsutviklingen. Det vises for øvrig til misligholdsbestemmelsene nedenfor i punkt 14, for det tilfelle at endringer er gjort i strid med den foran beskrevne framgangsmåte

3. Omdisponering av infrastruktur

I forbindelse med eventuell omdisponering av arealer og infrastruktur i havna, har MH anledning til å anvise annet sted i Moss havn for infrastruktur knyttet til ASKOs virksomhet. MH forplikter seg da til at ASKO får tilsvarende forutsetninger for å drive sin virksomhet, herunder Kaianlegget og areal til logistikkoperasjon, fra anvist sted. Hvis ASKO ikke får tilsvarende forutsetninger, gis ASKO rett til å si opp avtalen med virkning fra det tidspunkt ASKO ikke lenger har mulighet til å benytte det opprinnelige Kaianlegget. Ved slik oppsigelse plikter MH å innløse infrastruktur ASKO har etablert i forbindelse med det opprinnelige Kaianlegget. Partene vil ikke ha krav mot hverandre.

Hvis ASKO får tilsvarende forutsetninger for å drive sin virksomhet fra anvist sted, eller hvis ASKO ikke sier opp avtalen i medhold av den ovenstående:

(1) Plikter ASKO å flytte eksisterende redertilpasset infrastruktur til anvist sted. MH plikter å flytte denne i det tilfelle innløsning av denne allerede har funnet sted i medhold av punkt 7. Flytting skal gjennomføres i den grad det er mulig og økonomisk forsvarlig. Kostnad for flytting deles likt mellom partene.

(2) Hvis det ikke er mulig eller økonomisk forsvarlig å flytte eksisterende infrastruktur, skal ASKO gis rett til å investere i nytt kaianlegg og infrastruktur på anvist sted. Hvis ASKO ikke ønsker dette, skal ASKO si opp denne avtalen med virkning fra det tidspunkt ASKO ikke lenger har mulighet til å benytte det opprinnelige Kaianlegget. Partene vil ikke ha krav mot hverandre.

Partene kan avtale andre løsninger.

12. REFORHANDLING

Hvis omstendigheter utenfor partenes kontroll som ikke er regulert av andre bestemmelser i denne avtalen fører til vesentlige endringer av forutsetningene for denne avtalen, eller gir urimelige og ikke-tilsiktete konsekvenser for den ene av partene, kan de angjeldende bestemmelsene kreves reforhandlet. Hvis partene ikke enes om en reforhandling av de angjeldende bestemmelsene, kan avtalen sies opp av begge parter med 12 måneders varsel.

Dette punktet regulerer ikke oppsigelsesrett der parten har oppsigelsesrett etter andre bestemmelser i avtalen.

13. OVERDRAGELSE

1. Overdragelse til tredjepart

ASKO kan ikke uten skriftlig forhåndssamtykke fra MH overdra hele eller deler av denne avtalen til tredjepart. Samtykke kan kun nektes ved saklig grunn.

2. Konsernintern overdragelse

ASKO kan overdra hele eller deler av denne avtalen til et annet selskap i Norgesgruppen-konsernet uten samtykke fra MH. MH skal underrettes om overdragelsen en måned før den finner sted.

14. MISLIGHOLD

1. Bygge- og etableringsperioden, se punkt 6,2 ovenfor, antesipert mislighold

Det foreligger mislighold fra ASKOs side dersom det i perioden før oppstart drift i 2022 er overveiende sannsynlig at ASKO ikke evner eller har til hensikt å oppfylle avtalen.

2. Under driftsfasen

Det foreligger mislighold fra ASKO side dersom ASKO ikke starter opp innen den frist som angis i punkt 6,3 ovenfor, med mindre forsinkelsen skyldes forhold utenfor ASKOs kontroll.

Ved vesentlig overskridelse av oppstartfristen har MH rett til å heve avtalen.

Innen oppstart skal egenskapene til fartøyene og tilhørende infrastruktur dokumenteres. Herunder skal egenskapene til trekkvogner dokumenteres. Dersom egenskapene til fartøyer, trekkvogner, terminaltakter og redertilpasset infrastruktur som beskrevet i punkt 3 og 4 har vesentlige avvik fra det avtalte, foreligger mislighold.

Ved et hvert mislighold, skal ASKO gis en frist for å rette forholdet. Fristen skal være 6 måneder. Dersom rettingsfristen ikke overholdes, gis MH rett til å heve avtalen.

Dersom rettingsfristen ikke overholdes, gis MH rett til å heve avtalen.

Denne bestemmelsen regulerer ikke uttømmende misligholdstilfellene. Rett til å kreve heving foreligger, utover de foran nevnte tilfelle, ved vesentlig mislighold.

3. Mislighold fra MHs side

Dersom forhold som ligger innenfor MHs kontroll hindrer gjennomføring av ASKOs virksomhet og bruk av Kaianlegget, taper MH sin rett til vederlag og avgifter for det tidsrom eller de anløp som hindres.

4. Erstatning

I tillegg til ovennevnte sanksjoner, gjelder for begge parter mislighold de alminnelige kontraktsmessige erstatningsregler for tap som påføres den annen part. Indirekte tap dekkes ikke, med mindre det foreligger forsett eller grov uaktsomhet.

15. OPPHØR

1. Opphør etter avtaleperiodens utløp

I den utstrekning MH ikke allerede har innløst den rederitilpassede infrastrukturen, se punkt 7 ovenfor, har MH rett til å kreve innløsning etter samme prinsipper som i punkt 7.

MH har rett til å kreve at ASKO fjerner den infrastruktur MH ikke ønsker å overta. Området skal da så langt mulig tilbakestilles til tilstanden før infrastrukturen ble etablert innen 6 måneder etter at avtalen har opphørt.

2. Ved oppsigelse.

Ved oppsigelse har MH rett til å kreve innløsning av hele eller deler av den faste infrastruktur ASKO har etablert i havna, så som fortøyningsinstallasjoner, laste-/losseanordninger og ladestasjon mm. Innløsning skjer etter prinsippene i punkt 7 ovenfor.

Ved oppsigelse før 10 år regnet fra oppstart, jf. punkt 6,3, skal man legge til grunn en nedskrivningstid på 10 år ved beregning av innløsningssummen.

MH har rett til å kreve at ASKO fjerner den infrastruktur MH ikke ønsker å overta. Området skal da så langt mulig tilbakestilles til tilstanden før infrastrukturen ble etablert innen 6 måneder etter at avtalen har opphørt.

3. Opphør ved mislighold

Ved opphør etter heving av avtalen gjelder det samme som ved oppsigelse i foregående punkt 15,2.

ASKO skal betale et beløp tilsvarende minsteleie etter punkt 8,2 for 5 år regnet fra hevingstidspunktet, neddiskontert til nåverdi.

4. Justeringsforpliktelse.

MH overtar ikke ASKOs eventuelle justeringsforpliktelse etter mval. § 9-3.

16. FORBEHOLD

Gyldigheten av denne avtalen er betinget av:

(a) inngåelse av egen avtale med MH om leie av areal for oppstilling og lagring av trekkvogner og traller og infrastruktur på flerbruksareal, jf. punkt 5;

(b) inngåelse av avtale mellom ASKO og Moss havnevesen tilsvarende denne avtalen, jf. punkt 2;

(c) styregodkjennelse fra begge parter av inngåelse av denne avtalen innen [DATO]; og

(d) styregodkjennelse av Prosjektet fra Norgesgruppen ASA 7. mai 2020, med forutsetning at forhold knyttet til COVID-19-viruset ikke medfører forsinkelser i styregodkjennelse.

17. TVISTER

Enhver tvist om avtalen skal søkes løst i minnelighet.

Partene skal gjennomføre utenrettslig mekling i medhold av tvisteloven kap. 7, før ordinært søksmål anlegges.

Som verneting vedtas den tingrett som MH har som verneting.

18. VEDLEGG

1. Firmaattest ASKO
2. Kart med inntegnede fortøyningsfasiliteter.
3. Prosjektbeskrivelse
4. Situasjonsskart med inntegnet flerbruksareal.

19. UNDERSKRIFTER

Denne avtalen er underskrevet i 2 – to – eksemplarer, hvorav partene får hvert sitt eksemplar.

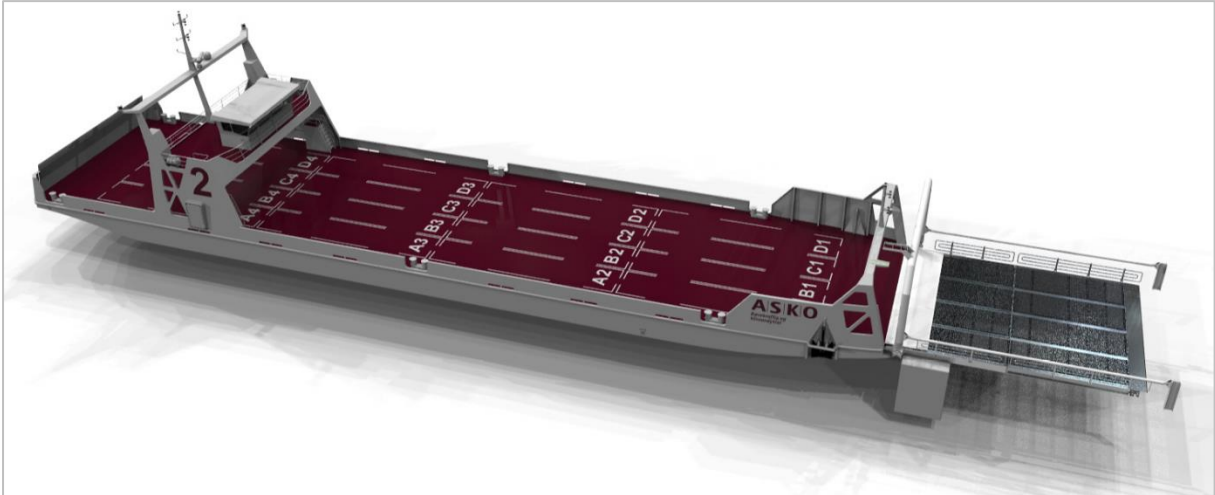
Moss den

For Moss Havn KF

For Asko Transport AS

.....

.....



ASKO Sjødrone

Torsdag 19. mars 2020. Ved Kai Just Olsen, ASKO og Hans Kristian Haram, Flowchange

1. ASKOs ønske og strategi

ASKO ønsker å etablere utslippsfri transportkjede over Oslofjorden. ASKO har stort lager på Vestby og etablerer nytt lager ved Sande. Det er behov for transport mellom disse lagrene og for inn- og utgående transport på motsatt side av fjorden for hvert lager.

For ASKO er det strategisk viktig å etablere en nullutslipps logistikkakse på tvers av fjorden. Denne vil knyttes mot nord- og sydgående logistikk på begge sider. Flere andre vareeiere har lignende behov og ASKO ønsker å dele tjenesten med andre.

Alternativ transportvei mellom lager på Sande og Vestby er hovedsakelig Oslofjord-tunellen, men det er trolig ikke mulig med nullutslippsbiler og kjent teknologi. Erfaring til nå er at tunellen har mange stengninger som gir upålitelige leveranser. Moss-Horten fergesamband vil benyttes der dette er hensiktsmessig.

ASKO ønsker derfor å sette i fast rute to sjødroner (autonome skip) som frakter traller mellom Moss og Horten uten trekkvogn og sjåfør. Trallene skal hentes og leveres på havner med nullutslippsbiler, fortrinnsvis elektrisk lastebiler. For lenger kjørestrekninger vil nullutslippsbiler fases inn når teknologien er tilgjengelig. ASKO vil samarbeide med andre transportbrukere om utnyttelse av kapasiteten i den nullutslipps transportkjeden.

2. Transportmønsteret

Elektriske lastebiler vil bringe traller med last mellom lager i Vestby og Moss havn samt mellom Horten havn det nye lageret i Hanekleiva ved Sande. Mellom havner og andre destinasjoner innføres lavutslippsbiler fortrinnsvis nullutslippsbiler når teknologien er på plass.

Trallene trekkes på og av sjødronene med to elektriske terminaltraktorer på hver side og fraktes over fjorden med sjødronene. Sjødronene bruker standardiserte ferjeleier og det må bygges ett slikt på hver side.

3. Frekvens og volumer

To sjødroner vil kunne være i service fra 2022 med seks rundturer per døgn til sammen. Fra 2024 forventes volumene å være store nok til åtte rundturer per dag.

Hver sjødrone vil kunne ta med 16 traller med last i hver retning. Med en daglig frekvens på seks turer utgjør dette 96 traller per døgn. Dette vil øke til 128 ved full produksjon.

Sjødronene vil bare være aktive bare på virkedager og vil seile på dag og natt. Natteseiling er i første omgang en avgang tidlig natt og tidlig morgen.

4. Utslippsfritt

Hele transportkjeden er utslippsfri. Dette gjelder trekkvognene som kjører trallene mellom lager og havn. De er batteridrevne. Det er også terminaltraktorene som rygger traller på sjødronen og som trekker dem av. Også sjødronene er drevet av batterier og de lades på begge sider.

Totalt sett medfører løsningen en årlig reduksjon av CO2 fra lastebiler på 5.000 tonn i forhold til alternativ kjøring gjennom Oslofjorden. Prosjektet vil også redusere belastningen i Oslofjord-tunellen.

5. Ladeløsninger

ASKO utvikler i samarbeid med leverandører ladeløsninger for sjødronene, lastebilene og terminaltraktorene. Ladeløsning for sjødronen er i fronten av fartøyet. På landsiden er den en integrert del av ferjekaibruen.

ASKO ønsker å etablere ladestasjoner for tunge lastebiler i tilknytting til havn. Det er til hensikt at ladestasjonene skal være tilgjengelige for andre brukere, noe som vil bidra til raskere innfasing av elektriske lastebiler.

6. Redusert støy

Det er lagt stor vekt på å unngå støy til naboer.

Sidene lastebilene, terminaltraktorene og sjødronene er helelektrisk har de ingen motorstøy. Kjørerampene har rister med gummi under. Det samme gjelder ferjelemmene som legges på kjørerampen. Ferjelemmene er gjort ekstra store og tung og de vil derfor ikke ha vesentlig støyende bevegelser.

Terminaltraktorene vil bli autonome etter hvert og vil kjøre på et lukket område uten mennesker. De vil derfor ikke ha ryggevarsel. Det vil heller ikke lastebilene siden terminalen er arrangert slik at de alltid kjører forover inn i parkeringslommene.

7. Ringvirkninger

Etablering av den nye transportaksen gir potensialet for nye arbeidsplasser i lokalsamfunnet. Det vil gjøre det attraktivt å etablere terminaler og transportintensiv industri i områdene nær Moss og Horten. Det vil medføre både logistikk- og industriarbeidsplasser. Terminal for gods og terminal for returfraksjoner som papp og plast som skal skipes ute sjøveien til Europa er aktuelle virksomheter som kan etableres i området. ASKOs tilstedeværelse vil erfaringsmessig fra Mosseregion tilstrekke leverandører til dagligvarebransjen og til ASKO.

8. Trafikksikkerhet

Det jobbes tett med Kystverket for å etablere en overfart som ikke skaper konflikt med andre aktører. Sjødronene vil være bemannet de første årene for å få til en sikker og gradvis overgang til ubemannet drift.

På Mossesiden legges ferjeleiet på innsiden av utstikkerkaia for Moss-Hortenfergen. På Hortensiden legges det på område utleid til Viking Spedisjon. Sjødronene vil ikke ha kryssende seilingsmønster med Bastøy-Fosen før de er midtfjords.

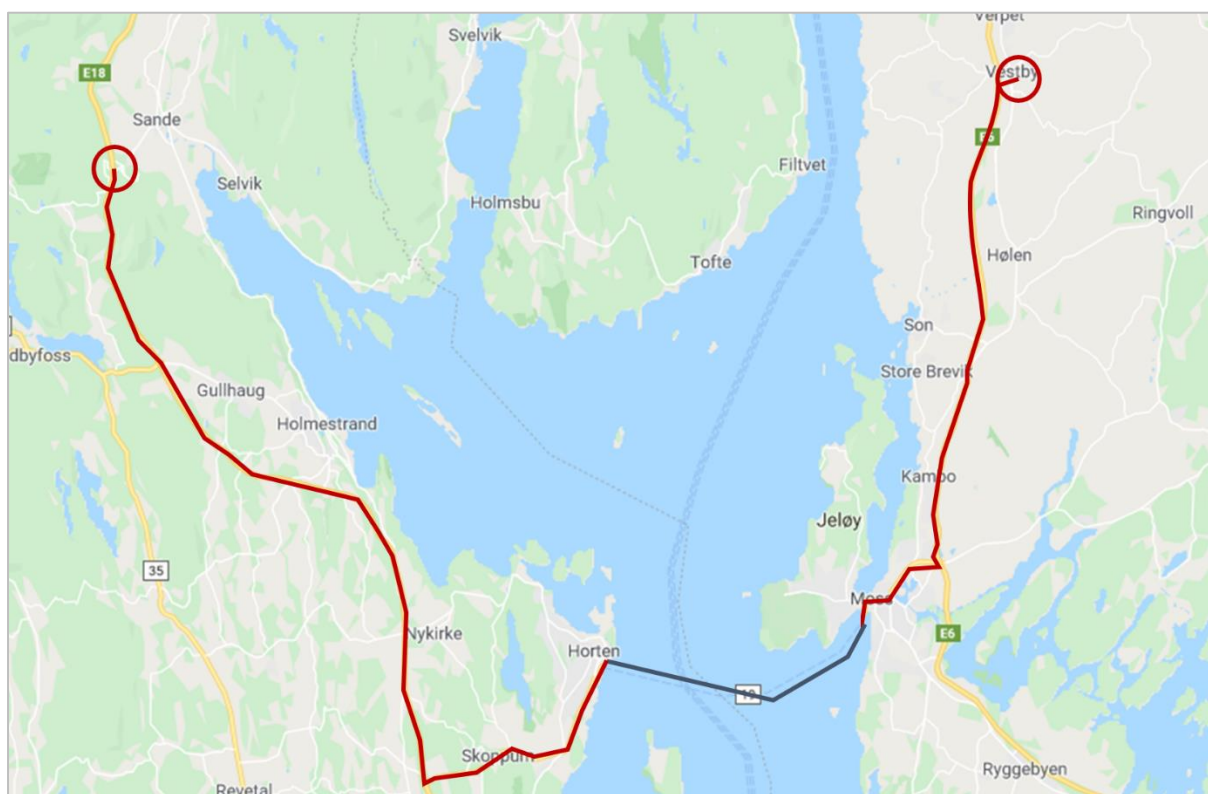
9. Eksisterende samband

Sjødrone vil for det meste transportere traller som i dag går gjennom eller som i fremtid vil gått gjennom den hardt belastede Oslofjordtunnelen. Det daglige volumet er ubetydelig i forhold til dagens volum med Bastøy-Fosen. Også når det gjelder lastebiler. Det er ikke planlagt å ta med lastebiler med trekkvogn og sjåfør på sjødrone, slik at løsningen representerer en helt annen logistikk løsning med fokus på nullutslipp i hele transportkjeden og optimal utnyttelse av bilen og sjåførens arbeidstid når ikke bil og sjåfør bruker tid på overfarten. Løsningen gir også god fleksibilitet og effektivitet i transportkjeden..

Figur 1. Sjødrone og ferjekaibru med integrert ladeløsning i front av sjødronen.



Figur 2. Kjøremønster for lastebiler og sjødrone mellom Vestby og Sande



02.04.2020

Styret Moss Havn

ASKO sjødrone

– et svært viktig prosjekt for regionens utvikling av fremtidig næringsutvikling knyttet til bærekraftige, sikre og lønnsomme transportsystemer.

SAMS Norway er en klynge av næringsaktører som jobber med utviklingen av autonome systemer for mobilitet. Klyngen ble tatt opp i det nasjonale klyngeprogrammet i 2019 som ARENA klynge. Klyngen har Oslofjordregionen som hovedsete med besøksadresse på Bakkenteigen i Horten. Klyngen støttes også fra Viken Fylkeskommune og Vestfold og Telemark Fylkeskommune.

Autonome systemer for mobilitet er ett av de områdene der man forventer størst endring og størst vekst i årene som kommer, og utviklingen er allerede i gang. Trendene innenfor digitalisering, elektrifisering og automatisering sammenfaller og gir oss en mulighet til å skape nye, sikre, effektive og bærekraftige løsninger for transport. Norge er svært godt posisjonert for å kunne skape nye eksportprodukter til dette markedet. Teknologiselskaper og universiteter lokalisert på begge sider av fjorden sammen med de tunge logistikkaktørene i området, representerer et potensielt kraftsenter i denne utviklingen.

Klyngens aktører har lagt til grunn en visjon for sitt samarbeide som er at man i Norge i 2030 kan ha en verdiskaping knyttet til autonome systemer i størrelsesorden 100 mrd om man gjør de nødvendige satsinger. Nødvendige satsinger er blant annet YARA og ASKOs pionerprosjekter knyttet til autonom sjøtransport. Begge disse prosjektene gir store positive ringvirkninger for leverandørindustrien knyttet til disse og gir norske industri en unik mulighet til å utvikle verdensledende løsninger for eksport.

Realisering av ASKOs sjødroneprosjekt med kryssing fra Moss til Horten er svært viktig for industriens mulighet til å realisere sine planer og som utgangspunkt for nye prosjekter, produkter og tjenester.

SAMS jobber også med utvikling av nødvendige testarenaer for autonom mobilitet. En videre utvikling av aktiviteten knyttet til testarenaen i Horten over mot Moss og videre mot Vestby, er viktig for å opprettholde og videreutvikle et nasjonalt tyngdepunkt for utvikling av fremtidens logistikk og transportsystemer i regionen.

Realiseringen av ASKOs sjødroneprosjekt er viktig for utvikling av norsk verdiskaping fordi:

- Det vil gi positive ringvirkninger for mange selskaper som leverandører inn til prosjektet

- Det bidrar til at norske leverandører er i tet i utviklingen av fremtidens bærekraftige transportsystemer
- Det bidrar til utvikling av midtre Oslofjord som det viktigste området for utvikling og utprøving av autonome mobilitetssystemer i Norge
- Det vil bidra til å vitalisere logistikkprosjekter på begge sider av fjorden også de som er knyttet til landbaserte og banebaserte løsninger da prosjektet vil tiltrekke seg oppmerksomhet, kompetanse og teknologi
- Det vil kunne utløse nye utviklingsprosjekter, produkter og tjenester hos eksisterende bedrifter i området og potensielt nye start-ups
- Det vil legge grunnlaget for utvikling av bachelor- og masteroppgaver ved universitetene og høyskolen i regionen
- Det vil gi Moss Havn unik kunnskap og erfaring i å ta i bruk fremtidens løsninger for mobilitet
- Styrke Moss Havns posisjon i utviklingen av fremtidens transportsystem
- Det vil styrke lokal industri og Moss Kommunes posisjon som vertskapsby for ny næringsutvikling

Vennlig hilsen

Torun Degnes
Daglig leder
SAMS Norway

COMPANY SHARED



KONGSBERG

Horten Kommune
PB 10
3191 Horten
Norway

Attn: Karl Jørgen Tofte

Deres ref/Your ref
mail til KM v/Bjørn Jalving

Vår ref/Our ref
ASKO prosjektet

Dato/Date
2. april 2020

Vi viser til e-post fra Horten Kommune fredag 27. mars angående ASKOs sjødrone prosjekt og ønske om å bruke Horten havn.

Kongsberg Maritime (KM) har samarbeidet med ASKO om utslippsfri transportkjede over Oslofjorden. Vi er positive til prosjektet og i posisjon for leveranser til fartøyene. KM håper derfor Havnestyret godkjenner avtalen mellom Horten havn og ASKO.

- KM bistår ASKO og havneoperatørene med valg av løsning for ladning, fortøyning og ferjekaibru.
- KM vil gjennom sine operasjoner i Horten og Kongsberg levere utstyr til ASKOs sjødroner, og sammen med Massterly være ansvarlig for effektiv og sikker drift av fartøyene. Prosjektet vil bidra til økt industriell virksomhet.
- KM har sammen med havneansvarlige og VTS Horten utredet ruter egnet for regularitet og sikkerhet.
- Dette prosjektet vil gi Moss-Horten regionen lederskap i overgangen til utslippsfri autonom kysttrafikk. Prosjektet er i tråd med Norges bærekraftambisjoner om å flytte transport fra vei til sjø.
- Etter leveranse av to ASKO sjødronene fra verft, vil det trolig bli en periode med uttesting og kvalifisering av krav fra Sjøfartsdirektoratet. Sjødronene vil deretter starte regulær operasjon.

Med vennlig hilsen

Bjørn Jalving
Senior Vice President Technology, Sensors & Robotics
Kongsberg Maritime

Fra: ar-svens@online.no
Sendt: tirsdag 29. desember 2020 08:07
Til: 'post@moss.kommune.no'
Kopi: 'Hans Reidar Ness'; 'Hanne Kristin Tollerud';
'hanne.tollerud@politiker.moss.kommune.no'; 'Fred Jørgen Evensen';
'Øystein Høsteland Sundby'
Emne: Innsynsforespørsel/begjæring

Innsynsforespørsel/begjæring

Ny Kurs vurderer å fremme krav om lovlighetskontroll vedr. sak om Moss havns budsjett og økonomiplan, sak 160/20 - 20/104504 - Moss Havn KF - Budsjett 2021. I lys av slik vurdering ønskes innsyn i all korrespondanse og dokumenter knyttet til spørsmål sendt fra Ny Kurs 11.12.2020 mellom ordfører, styreleder for Moss havn og daglig leder for Moss havn, dvs. all korrespondanse i sakens anledning mellom 2 av de forannevnte, alle 3, og/eller med andre, i tidsrommet 11. desember – 17. desember 2020.

Etter hva Ny Kurs forstår omhandler korrespondanse og dokumenter ikke kun e-post, et tradisjonelt brev på papir eller en PDF-fil, men også en SMS i sakens anledning.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Arild Svenson <Arild.Svenson@politiker.moss.kommune.no>
Sendt: torsdag 7. januar 2021 15:53
Til: Arild Svenson
Emne: Vs: Innsynsforespørsel/begjæring
Vedlegg: Re: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024 (33,2 kB); Re: Vedrørende spørsmål fra Arild Svenson (21,8 kB); Spørsmål fra Arild Svenson Ny Kurs til Moss havn. (161 kB)

Fra: Fred Jørgen Evensen <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>
Sendt: torsdag 7. januar 2021 14:25
Til: Arild Svenson <Arild.Svenson@politiker.moss.kommune.no>
Kopi: Øystein Høsteland Sundby <oystein@moss-havn.no>
Emne: Sv: Innsynsforespørsel/begjæring

Hei,

Vedlagt omhandler korrespondanse og dokumenter ikke kun e-post, et tradisjonelt brev på papir eller en PDF-fil, men også en SMS i sakens anledning.

Mvh
Moss havn
Styreleder
Fred Jørgen Evensen

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>
Sendt: tirsdag 29. desember 2020 08:07
Til: Mottak Post <post@moss.kommune.no>
Kopi: Hans Reidar Ness <Hans.Reidar.Ness@moss.kommune.no>; Hanne Kristin Tollerud <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>; Hanne Kristin Tollerud <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>; Fred Jørgen Evensen <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>; Øystein Høsteland Sundby <oystein@moss-havn.no>
Emne: Innsynsforespørsel/begjæring

Innsynsforespørsel/begjæring

Ny Kurs vurderer å fremme krav om lovlighetskontroll vedr. sak om Moss havns budsjett og økonomiplan, sak 160/20 - 20/104504 - Moss Havn KF - Budsjett 2021. I lys av slik vurdering ønskes innsyn i all korrespondanse og dokumenter knyttet til spørsmål sendt fra Ny Kurs 11.12.2020 mellom ordfører, styreleder for Moss havn og daglig leder for Moss havn, dvs. all korrespondanse i sakens anledning mellom 2 av de forannevnte, alle 3, og/eller med andre, i tidsrommet 11. desember – 17. desember 2020.

Etter hva Ny Kurs forstår omhandler korrespondanse og dokumenter ikke kun e-post, et tradisjonelt brev på papir eller en PDF-fil, men også en SMS i sakens anledning.

Vennlig hilsen/best regards
Arild Svenson
mob. + 47 911 22 918

Fra: Fred Jørgen Evensen <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>
Sendt: tirsdag 15. desember 2020 09:18
Til: Øystein Høsteland Sundby
Emne: Re: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei

Ja, jeg kan godt sende over. Jeg kommer til å sende det til politisk sekretariat så får de sende ut til alle som skal ha det.

Mvh
Fred Jørgen Evensen
Telefon: +47 915 78 200

Sendt fra min iPhone

15. des. 2020 kl. 09:15 skrev Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>:

Hei

Vil du sende over dette fra oss?

I så fall sender jeg det til deg i dag eller i morgen.

Mvh

Øystein

Fra: Hanne Kristin Tollerud <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>
Sendt: tirsdag 15. desember 2020 08:54
Til: Arild Svenson <ar-svens@online.no>; Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>; Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>
Kopi: Hans Reidar Ness <Hans.Reidar.Ness@moss.kommune.no>; Line Rustad Wallenborg <Line.Rustad.Wallenborg@moss.kommune.no>; Tor Petter Ekroll <Tor.Petter.Ekroll@moss.kommune.no>
Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei

Det blir ingen orientering/presentasjon i kommunestyret den 17.12, men svar på spørsmål fra Ny kurs sendes ut i forkant til alle kommunestyrets medlemmer.

<image002.jpg>

Hanne Tollerud
Ordfører

+47 943 13 206
hanne.tollerud@moss.kommune.no

Rådhuset, Kirkegata 15,
Postboks 175, 1501 Moss

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>

Sendt: mandag 14. desember 2020 09:51

Til: Øystein Høstelund Sundby <oystein@moss-havn.no>

Kopi: Fred Jørgen Evensen <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>; Hanne Kristin Tollerud <Hanne.Tollerud@moss.kommune.no>

Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei Øystein,

Viser til din e-post nedenfor. Det er ikke korrekt tolket at min e-post nedenfor er en «bestilling» annet enn ønsket informasjon, eller er på vegne av noen andre enn Ny Kurs. Vi ønsker å motta den informasjonen vi har bedt om da vi mener dette er nødvendig for å kunne behandle Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024. Når vi ber om at kommunestyrets medlemmer mottar denne informasjonen er det gjort i beste mening, dvs. at informasjonen vi ber om skal gjøres tilgjengelig for alle kommunestyrets medlemmer.

Dvs. at den korrekte tolkning av vår henvendelse med ordlyden «**Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet**» er at Ny Kurs ønsker all informasjon vi ber om skal gjøres tilgjengelig for alle kommunestyrets medlemmer.

Jeg anser med dette at ev. misforståelse er oppklart, og hører jeg ikke annet legger jeg til grunn at min presisering er mottatt og videre at det ikke er noe til hinder for at den informasjon Ny Kurs ber om blir ferdigstilt, eller blir forsinket.

Du skriver i din e-post at ordfører legges på kopi, men jeg kan ikke se at det er gjort, så jeg inkluderer ordføreren i nærværende e-post.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Øystein Høstelund Sundby <Oystein@moss-havn.no>

Sendt: mandag 14. desember 2020 07:26

Til: ar-svens@online.no

Kopi: Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politiker.moss.kommune.no>

Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

God morgen

Viser til din e-post fra fredag.

Jeg tolker henvendelsen dit hen at det er ønskelig med en presentasjon til kommunestyret fra Moss havn.

Jeg må be om at en slik «bestilling» kommer til oss fra ordfører eller kommunedirektør. Jeg mener det vil være riktig tjenestevei i en sak som denne. Alternativt fra havnestyret v/leder.

Jeg setter ordfører og kommunedirektør på kopi på denne e-post, slik at de er kjent med denne tilbakemelding.

Ønsker deg en fin dag.

Mvh

Øystein H Sundby
Moss havn

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>

Sendt: fredag 11. desember 2020 11:05

Til: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>

Kopi: Fred Jørgen Evensen <fred.jorgen.evensen@politikerkommune.no>

Emne: SV: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 - 2024

Hei Øystein,

Jeg er gjort kjent med at jeg i min e-post nedenfor har kommet i fare for å henvise til «budsjettplanen 2012-2024». Det skal selvfølgelig være budsjettplanen 2021-2024.

Jeg beklager den eventuelle forvirringen det kan ha medført.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: ar-svens@online.no <ar-svens@online.no>

Sendt: torsdag 10. desember 2020 15:09

Til: 'Øystein Høsteland Sundby' <Oystein@moss-havn.no>

Kopi: 'Fred Jørgen Evensen' <Fred.Jorgen.Evensen@politikerkommune.no>

Emne: Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024

Hei Øystein,

Ny kurs har noen spørsmål og behov for ytterligere informasjon vedr. Moss havns økonomi- og investeringsplan for 2021 – 2024.

Ny Kurs ber om at Moss kommune v. kommunestyret og dets medlemmer i forkant av kommunestyrets behandling av sak 160/20 får tilsendt en presentasjon av samarbeidet med Asko om sjødroneprosjektet.

Vi ber om at presentasjonen omhandle forretnings samarbeidet, Moss havns potensielle inntekter og utgifter innenfor budsjettplanen 2012-2024, samt begge parter investeringer i prosjektet/samarbeidet innenfor budsjettplanen 2012-2024. Det bes også fremlagt et kart som viser prosjektets omfang i areal og hvilken transformasjon det legges opp til for det aktuelle området. Kartet og presentasjon av transformasjonen bes også å omhandle trafikkavvikling og tenkte veiløsninger. Avslutningsvis bes fremlagt Moss havns vurdering for prosjektet i sin helet i forhold til gjeldende reguleringsplan for det området som er tiltenkt for prosjektet.

I tillegg til ovennevnte ønskes utdypet og nærmere forklart følgende fra planen:

- Investering 2024 hvor det bl.a. står **«For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.»** Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?
- Planens avslutning med **«Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF».** Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Fra: Fred Jørgen Evensen <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>
Sendt: onsdag 16. desember 2020 17:22
Til: Line Rustad Wallenborg
Emne: Re: Vedrørende spørsmål fra Arild Svenson

Tusen takk!!

Mvh
Fred Jørgen Evensen
Telefon: +47 915 78 200

Sendt fra min iPhone

16. des. 2020 kl. 15:35 skrev Line Rustad Wallenborg
<Line.Rustad.Wallenborg@moss.kommune.no>:

Hei Fred Jørgen,

Begge epostene er nå delt med kommunestyret på Teams.

Med vennlig hilsen

<image002.jpg>

Line Rustad Wallenborg
Konsulent politisk støttefunksjon

+47 95 97 27 00
line.rustad.wallenberg@moss.kommune.no

Rådhuset, Kirkegata 15
Postboks 175, 1501 Moss

Fra: Fred Jørgen Evensen <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>
Sendt: onsdag 16. desember 2020 15:00
Til: -Politisk sekretariat <Politisk.sekretariat@moss.kommune.no>
Kopi: Øystein Høsteland Sundby <oystein@moss-havn.no>
Emne: Vs: Vedrørende spørsmål fra Arild Svenson

Hei,

Kan dere distribuere e-post med vedlegg til alle kommunestyres representanter.

Mvh
Moss Havn
Styreleder

Fred Jørgen Evensen

Fra: Øystein Høsteland Sundby <Oystein@moss-havn.no>

Sendt: tirsdag 15. desember 2020 09:37

Til: Fred Jørgen Evensen <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>

Kopi: Line Håkensen <Line@moss-havn.no>; Erik Gressløs <Erik@moss-havn.no>

Emne: Vedrørende spørsmål fra Arild Svenson

Hei

Ref. e-post fra Ny Kurs ved Arild Svenson datert 10. desember og oppdatert med årstall 11. desember.

Forhold rundt ASKO-prosjektet ble behandlet i havnestyret i sak 11/2020 i forbindelse med inngåelse av kontrakt med ASKO. Her er informasjon om plan for arealdisponering og forhold rundt økonomi og investeringer. Sak 11/2020 er vedlagt i sin helhet som vedlegg. Det er også svart ut spørsmål fra Arild Svenson om trafikk til/fra Moss havn og forventninger til ASKO droneprosjekt i e-post den 1. desember 2020. Svaret ble også sendt politis sekretariat.

Øvrige spørsmål fra Arild Svenson:

*Investering 2024 hvor det bl.a. står «**For å videre utvikle kompakt byhavn og utarbeide grunnlag for fremtidig driftsmodell, vil det bli vurdert behov for innlandshavn i Vestby.**» Hva menes med dette, hva er grunnlaget og hva er tankene?*

Moss havn åpnet i 2018 landets første innlandshavn og den fungerer etter hensikten. Moss havn skal detaljregulere havnearealet og forberede for tilbakeføring av areal som i dag benyttes av Bane Nor. I følge Bane Nor vil arealet tilbakeføres i februar 2025. I vurderinger rundt arealbehov i fremtiden vil også utvidelse av innlandshavn bli vurdert, og da med areal i Vestby.

*Planens avslutning med «**Nivået på investeringene er usikre, og det vil gjøres ytterligere kvalitetssikring av investeringene og den økonomiske bæreevnen for Moss havn KF.**» Hvilke investeringer er usikre, hva er grunnen for usikkerheten og hvilke mulige beløpsavvik fra planen kan det være snakk om?*

Alle estimer for investeringer vil være beheftet med usikkerhet. Tidsaspekt og omfang er grunner til denne usikkerheten. Det er ikke mulig å tallfeste avviket i et beløp på nåværende tidspunkt. Dette vil gjøres i prosessen med utarbeidelse av grunnlag for investeringsbeslutning.

Fra: Fred Jørgen Evensen <Fred.Jorgen.Evensen@politiker.moss.kommune.no>
Sendt: onsdag 16. desember 2020 14:57
Til: -Politisk sekretariat
Kopi: Øystein Høsteland Sundby
Emne: Spørsmål fra Arild Svenson Ny Kurs til Moss havn.

Hei,

Kan dere sende denne eposten ut til alle kommunestyrets representanter.

Spørsmål fra Arild Svenson Ny Kurs mottatt onsdag 16. desember:

God morgen Øystein,

I tillegg til allerede oversendte spørsmål mv. gjeldende Asko prosjektet er det også ønskelig å få en redegjørelse for hvordan Moss havn har vurdert og forholdt seg til opsjonsavtalen med Sjøsidens Moss AS. Det tenkes da på de arealer ved Moss havn som omhandler Asko prosjektet og som ev. samtidig er innenfor opsjonsavtalen med Sjøsidens AS.

På forhånd takk for hjelpen.

Vennlig hilsen/best regards

Arild Svenson

mob. + 47 911 22 918

Svar fra Moss Havn:

Av hensyn til kort svarfrist fra spørsmålsstiller henviser Moss havn til følgende to avtaler:

Innholdet i disse avtalene regulerer det omtalte arealet.

Kort fra avtalene:

Opsjonsavtalen med Sjøsidens har en sentral forutsetning om at vi MH skal ha innvunnet tilstrekkelig ferdigstilte arealer.

Det er en forutsetning for at Sjøsidens skal kunne overta Eiendommen iht. og MH har innvunnet tilstrekkelige ferdigstilte arealer ved utfylling av havneområdet behovet for den havnerelaterte virksomhet er oppfylt

Avtalen med ASKO regulerer Moss havn sin rett til å anviser ASKO til andre arealer.

3. Omdisponering av infrastruktur

I forbindelse med eventuell omdisponering av arealer og infrastruktur i havn anledning til å anviser annet sted i Moss havn for infrastruktur knyttet til ASKO, forplikter seg Moss Havn da til at ASKO får tilsvarende forutsetninger for å drive sin virksomhet herunder Kaianlegget og areal til logistikkoperasjon, fra anvist sted. Hvis ASKO får tilsvarende forutsetninger, gis ASKO rett til å si opp avtalen med virkning fra anvisning. Hvis ASKO ikke lenger har mulighet til å benytte det opprinnelige Kaianlegget. Moss Havn forplikter Moss Havn å innløse infrastruktur ASKO har etablert i forbindelse med det anvisningsstedet. Partene vil ikke ha krav mot hverandre.

Hvis ASKO får tilsvarende forutsetninger for å drive sin virksomhet fra anvisningsstedet, sier ASKO ikke opp avtalen i medhold av den ovenstående:

(1) Forplikter ASKO å flytte eksisterende redertilpasset infrastruktur til anvisningsstedet. Hvis ASKO flytter denne i det tilfelle innløsning av denne allerede har funnet sted i medhold av avtalen, skal flytting gjennomføres i den grad det er mulig og økonomisk forsvarlig. Kostnader deles likt mellom partene.

(2) Hvis det ikke er mulig eller økonomisk forsvarlig å flytte eksisterende infrastruktur, skal ASKO kompensere Moss Havn for de ekstra kostnader som oppstår.

Mvh
Moss Havn
Daglig leder

Øystein Høstland Sundby

Moss Havn
Styreleder

Fred Jørgen Evensen