

# PROSJEKT- HÅNDBOK



**Oppdrag:**                    **Prosessplan for havneutvikling i Berlevåg kommune**

**Oppdragsnr.:**            **111-14434**

**Oppdragsgiver:**        **Berlevåg kommune**

## DISTRIBUSJON– OG REVISJONSOVERSIKT

### Revisjon

Revisjon	Dato	Utsendelsens omfang
01	21.12.2011	Komplett prosjekthåndbok versjon 01
02	22.02.2012	Komplett prosjekthåndbok versjon 02

### Distribusjon

Person	Init.	Funksjon	Komplett utsendelse		Revisjons utsendelse	
			Dato	Revisjon	Dato	Revisjon
Robert Moan	RM	Prosjektansvarlig BK	22.02.12	02		
Bjørn Ove Persgård	BP	Rådmann/ styringsgruppa	22.02.12	02		
Karsten Schanche	KS	Ordfører/ styringsgruppa	22.02.12	02		
Åge Alexandersen	ÅA	Oppdragsleder	22.02.12	02		
Arne Sundheim	AS	Prosjektmedarbeider	22.02.12	02		

### Vedlegg

I tillegg til prosjekthåndboken er det naturlig å forholde seg til følgende vedlegg:

1. Beskrivelse av prosjektmetodikken, som var vedlegg til tilbudsbrevet fra Faveo datert 22.11.2011
2. Interessentanalyse
3. Notat og oppsummering fra work-shop, datert 9.2.2012
4. Fremdriftsplan, jmf. kap. 7.

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>Orientering</b> .....	<b>1</b>
1.1	BAKGRUNN.....	1
1.2	FORUTSETNINGER .....	1
1.3	MANDAT.....	1
1.4	BEHOVSANALYSE .....	2
<b>2</b>	<b>Mål og avgrensninger</b> .....	<b>2</b>
2.1	HOVEDMÅL OG RESULTATMÅL FRA HAVNEPLANEN .....	2
2.2	SAMFUNNSPERSPEKTIVET SOM PREMISSGIVER TIL MÅLSETTINGER .....	2
2.3	HOVEDMÅL.....	3
2.4	EFFEKT MÅL INDRE HAVN .....	3
2.5	EFFEKT MÅL NY DS – KAI.....	3
2.6	DELMÅL/RESULTATMÅL OG TILTAK INDRE HAVN.....	3
2.7	AVGRENSNINGER.....	3
<b>3</b>	<b>Gjennomføring</b> .....	<b>4</b>
3.1	GJENNOMFØRINGSMODELL .....	4
3.2	UTVIDET SKISSEPROSJEKT/FORPROSJEKT.....	4
3.3	ENTREPRISEGRUNNLAG .....	4
3.4	BYGGING .....	4
3.5	USIKKERHET .....	5
<b>4</b>	<b>Organisasjon</b> .....	<b>5</b>
4.1	ORGANISASJONSKART FOR GJENNOMFØRINGSPROSJEKTET.....	5
<b>5</b>	<b>Kommunikasjon og dokumentasjon</b> .....	<b>6</b>
5.1	INTERESSENTANALYSE.....	6
5.2	EKSTERN KOMMUNIKASJON OG OMDØMMEBYGGING .....	6
5.3	RUTINER FOR KOMMUNIKASJON OG DISTRIBUTJON .....	6
5.4	PROSJEKTMØTER .....	6
5.5	RAPPORTERING.....	6
<b>6</b>	<b>Fremdrift</b> .....	<b>6</b>
<b>7</b>	<b>Kvalitetssikring/HMS</b> .....	<b>7</b>
<b>8</b>	<b>Økonomi</b> .....	<b>7</b>
8.1	KOSTNADER/BUDSJETT .....	7
8.2	FINANSIERING .....	8
8.3	ENDRINGER AV ARBEIDSOMFANG.....	9

# 1 Orientering

## 1.1 Bakgrunn

Berlevåg kommune har en Hurtigrutekai som er bygd i 1974. Som følge av slitasje og manglende vedlikehold viser en tilstandsrapport fra tidligere i år et rehabiliteringsbehov kostnadsberegnet til drøyt 17 millioner kroner.

På denne kaien ønsker kommunen etter avtale med Varanger kraft å få gjennomført en statisk vurdering. Dette for å få en snarlig avklaring på i hvilken grad kaien kan håndtere lossing av store vindkraftkonstruksjoner (ca. +/- 140 tonn), eventuelt hvilke forsterkninger som må gjennomføres for å kunne benytte kaien. I tilknytning til kaia må det også være store mellomlagringsarealer for konstruksjonene. I møter med Varanger Kraft har de antydnet at de ønsker svar på dette innen januar/februar 2012.

## 1.2 Forutsetninger

I sammenheng med bakgrunn som beskrevet ovenfor, ønsker Berlevåg kommune å sette i gang et forprosjekt for å avklare en eventuell bygging av ny Hurtigrutekai / fiskerikai i ytre havn. Området for dette er foreløpig plukket ut – Varneset. Her må det gjennomføres analyser på flere områder for en nærmere avklaring av om valgte område har de riktige kvalitetene, og er egnet til formålene. Her nevnes følgende stikkord slik vi har forstått kommunen:

- Behovsanalyse. Hvordan trafikken vil utvikle seg i havneområdet i framtiden.
- Området ligger i nærheten av utløp for ei elv – kan medføre utfordringer knyttet til strøm og utvasking av bunnmasser som kan påvirke dybdeforholdene i området.
- Dybdeforhold i aktuelle område – eventuelt behov for mudring slik at større fartøy kan manøvrere ved og i tilknytning til kaien,
- Generelle vind og værforhold i aktuelt område – avdekke om det knytter seg utfordringer til slike hensyn, blant annet med hensyn til liggeforhold og manøvrering
- Geoteknisk analyse av bunnforholdene i området, blant annet for å forsikre seg at forankringen av eventuelt ny kai gjennomføres i henhold til krav og bestemmelser
- Analyser av eventuell bunnforurensning i området – et viktig forhold som fylkesmannen vil kreve avklart for å ta stilling til aktuelle tiltak i utbyggingsfasen.
- Finansieringsmuligheter mot blant annet Kystverket, Varanger Kraft og fylke/stat
- Kaiens beliggenhet vurdert opp mot øvrige hensyn knyttet til arbeidet med utforming av områdeplan for sentrum og indre havn, samt arbeidet med sentrumsutviklingsprosjekt i kommunen.

## 1.3 Mandat

Berlevåg kommunestyre har i vedtak 15.12.2011 gitt sin tilslutning til at det leveres et idékonsept som skal danne grunnlag for et styrt prosessløp vedrørende havneutvikling. Prosjektet skal konkret resultere i en prosjektplan med systematisering av forutsetningene i kap.1.2, som igjen danner grunnlaget for å gå videre til et forprosjekt, etter vedtak i FSK/KS.

## 1.4 Behovsanalyse

Det er gjennomført en behovsanalyse inkludert en work-shop for å avdekke berørte aktørers primære behov knyttet til havneutviklingen. Forut for work-shopen var det gjennomført et intervju der interessentene gav innspill gjennom et skjema. Resultatet av disse prosessene er oppsummert i et eget notat datert 9. februar 2012, og for detaljer vises det til dette.

Det primære behovet som er fremkommet er å få **en roligere indre havn**. Dette gir flere synergieffekter, og argumentasjonen for dette er følgende:

- Flere og bedre liggeplasser for båter i indre havn
- Viktig å se sammenheng med planlagt mudring
- Endre moloene/ vurdere om masse i gammel molo kan benyttes i nye moloer
- Muligheter for å tilrettelegge mere industriareal i sammenheng med mudring og mer kai-plass/økt areal (bruk av overskuddsmasser)
- Gir samlet sett økt havneareal i indre havn, og dermed utviklingspotensial for økt aktivitet og flere aktører

## 2 Mål og avgrensninger

Det er svært viktig at prosjektet har klare og entydige mål. Dette betyr at eiere og interessenter bør ha et mest mulig likt bilde av hva som skal bygges, og en entydig oppfatning av prosjektets omfang, størrelse, funksjoner, utforming etc.

- Det som bygges må i størst mulig grad samsvare med de behovene som er felles for eiere og brukere.

Det foreslås å legge en langsiktig strategi over tid å oppnå flere mål. Havneplan med perspektiv på 4 år vil være for kort. Dette innebærer både å ivareta behov i ytre havn, dvs oppgradering eller bygging av ny D/S-kai, samt indre havn. Målhierarkiet er ofte forvirrende, og bør derfor presiseres og forklares:

- Effektmål: En mere langsiktig effekt eller verdi som oppdragsgiver forventer skal skapes på basis av resultatet av prosjektet.
- Resultatmål: Det håndfaste og konkrete som skal bygges, f.eks. ny molo, ny D/S-kai etc.

### 2.1 Hovedmål og resultatmål fra havneplanen

Ihht strategi- og handlingsplan for havnene 2011-2014 er det vedtatt følgende hovedmål:

“I løpet av planperioden skal havnene i Berlevåg kommune tilby styrket infrastruktur og servicenivå, og derigjennom sikre økt aktivitet og høyere inntekter til havneforvaltningen.”

Følgende resultatmål er vedtatt:

“Tilby en oppgradert og funksjonell dampskipskai i Berlevåg for å sikre at Hurtigruten opprettholder innseilingen til Berlevåg, samt å kunne tilby godkjent infrastruktur til utbygging av vindkraft i Berlevåg kommune.”

### 2.2 Samfunnsperspektivet som premissgiver til målsettinger

I følge NHO sitt NæringsNM-2011 for kommunesektoren viser tall fra SSB at en betydelig del av de sysselsatte i Berlevåg kommune er ansatt innen fiskerelatert virksomhet. Av totalt 440 arbeidsplasser

jobber 18,4 % innen kategorien jord/skog/fiske og 13,4 % innen industri og olje. Kommunen har 61 % tilsatt i private næringer, noe som innebærer 4. beste plass i Finnmark, og på plass nr. 240 av landets 430 kommuner. Dette bør vektlegges i kommunens prioriteringer fremover. Havneavgiftene fra Hurtigruten må sees opp mot inntektspotensialet i en oppgradert indre havn. Kommunen må få analysert sin havnevirksomhet, og posisjonering i forhold til sin fremtidige posisjon som forretnings- og eiendomsutvikler.

I en strategisk sammenheng med sentrumsutviklingen/næringsutvikling bør det vektlegges å etablere en felles arbeidsgruppe som tar hånd om å utvikle indre havn. Private kaieiere og kommunen/ havneforvaltningen utarbeider et felles fundament for renovering og utvikling av kaiene og liggeplassene med tilhørende fasiliteter, finansiering, kostnadsfordeling mv. Et slikt samarbeid kan gi grunnlag for søknad om RUP-midler.

### **2.3 Hovedmål**

På bakgrunn av behovsanalysen (jfr. 1.4) og havnenes strategiplan vil det være hensiktsmessig å se på ny DS – kai og fiskerihavnen (indre havn) i ett felles prosjekt. Imidlertid må det legges opp til en deling av prosjektene med hensyn på gjennomføring. Dette på bakgrunn av avhengigheten til Kystverket i indre havn og finansieringstilgangen totalt sett.

Overordnet målsetning:

***Utvikle Berlevåg havn med hensyn på fiskeri, sjørettet kommunikasjon og øvrig næringsliv***

### **2.4 Effektmål indre havn**

Roligere indre havn som kan gi større aktivitet, flere båter og utvidete muligheter for fiskeindustrien og serviceindustrien.

### **2.5 Effektmål ny DS – kai**

Bedre samvirke mellom reisende og næringslivets tjenestetilbud i Berlevåg.

### **2.6 Delmål/resultatmål og tiltak indre havn**

Splitting og prioritering av resultatmål og tiltak utføres av Berlevåg kommune i forprosjektet. Det kan være gunstig å splitte indre havn i flere delmål (vise at noe skjer – suksessfaktor!), men følgende vektlegges:

- Avskjerming
- Seilingsdybde
- Mere kaiplass
- Infrastruktur på vann, avfall, strøm

Etablere kontakt med private kaieiere, se pkt. 2.2. Kommunen må videre vurdere handling i forhold til «Trelastbrygga» og tilhørende område.

### **2.7 Avgrensninger**

Pkt. 2.3-2.5 innebærer en avgrensning av hva som prioriteres i forprosjektet. Ut fra Hurtigrutens tilbakemelding er de fornøyd med dagens kaifasiliteter i mange år fremover. De har en ny avtale på 8 år hvor alle dagens anløpssteder skal opprettholdes. Med den korte liggetiden som i utgangspunktet er bare 15 minutter, er det marginalt hvilke synergieffekter en kaiutbygging/ flytting vil gi for Berlevåg-

samfunnet akkurat nå. Når det gjelder Varanger kraft må det jobbes parallelt med avklaringer og alternative finansieringsløsninger for deres behov. Dette kan også inngå i effektmålet pkt. 2.5 D/S-kai.

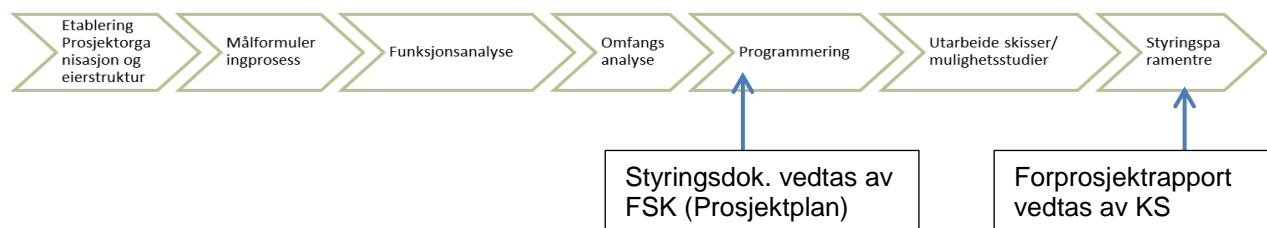
### 3 Gjennomføring

#### 3.1 Gjennomføringsmodell

Prosjektmodellen som er illustrert som vedlegg til tilbudsbrevet av 22.11.2011 beskriver arbeidsgangen i hele prosjektets livssyklus. Dette gir en tydelig struktur og helhetssyn på prosjektet. Faveo har oppdrag som er avgrenset til prosjektfase B0 – idéfasen, og skal levere en rapport som illustrerer et prosessløp som fører videre frem til vedtak av en forprosjektrapport.

#### 3.2 Utvidet skisseprosjekt/forprosjekt

Det gjennomføres forprosjekt for hele havneområdet i Berlevåg. Parallelt med dette gjennomføres en reguleringsplanprosess for samme område. Forprosjektet legges til grunn for finansiering og kommunale beslutninger.



#### 3.3 Entrepriegrnlag

Entrepriegrnlaget utarbeides i detaljprosjekteringsfasen på bakgrunn av forprosjektet.

#### 3.4 Bygging

Denne fasen kommer etter forprosjektet og detaljprosjekteringen. Etter at anbudskonkurranse er gjennomført og utbyggingen skal starte, må en byggeleder på plass. Byggelederen representerer oppdragsgiver i forbindelse med utførelsen og skal påse at prosjektet styres slik at alle offentlige krav og kontraktskrav oppfylles. Byggelederens ansvar og arbeidsoppgaver vil bl.a. avhenge av forhold som:

- Oppdragsgiverens organisasjon og kompetanse
- Prosjekteringsgruppens organisasjon og kompetanse
- HMS organisasjonen for prosjektet og fordeling av roller for å ivareta byggherreforskriften
- Fordeling av aktørrollene i henhold til plan- og bygningsloven
- Entrepriese- og innkjøpsorganisasjon
- Prosjektets størrelse og kompleksitet
- Entreprieseform

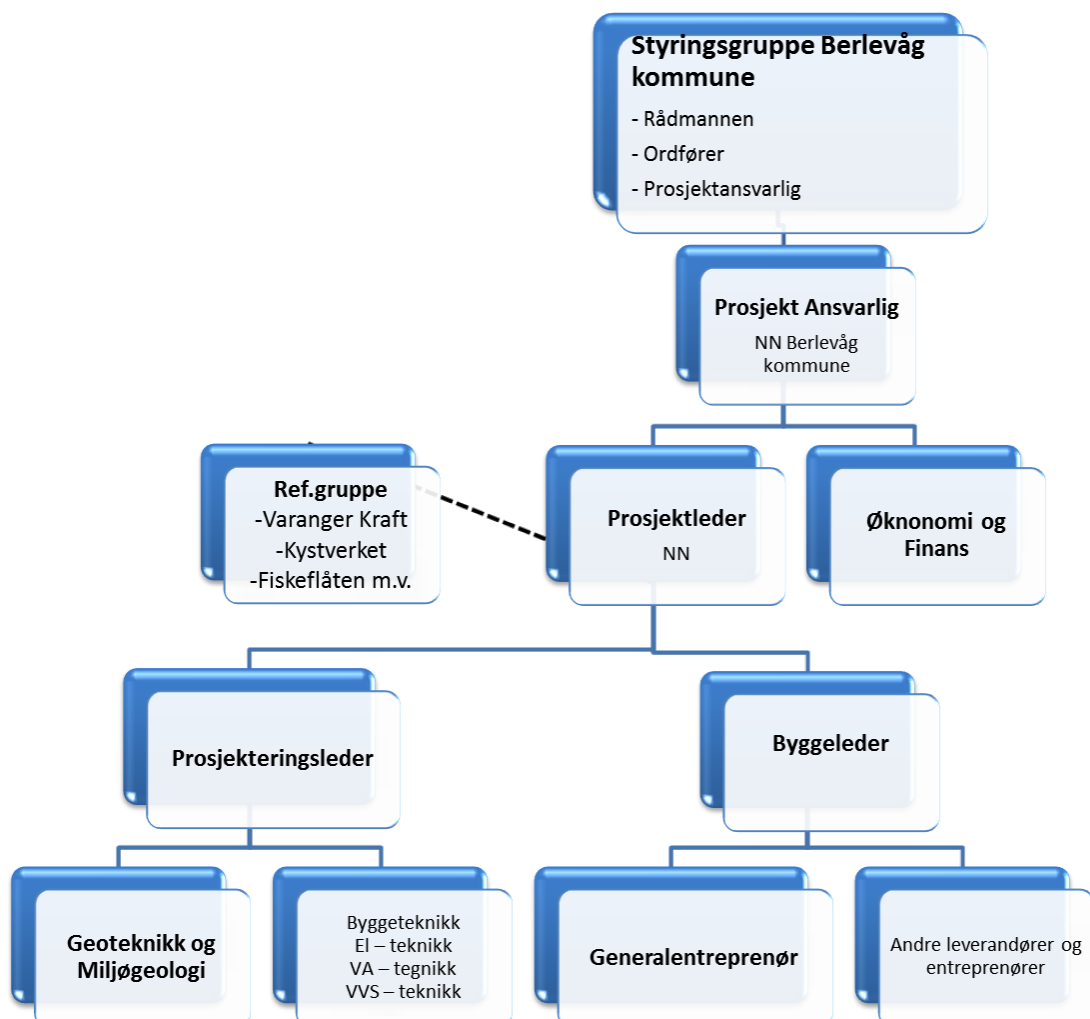
### 3.5 Usikkerhet

Strengt tatt vet man ikke 100 % hva en utbygging koster før den er ferdig. Men man kan minimalisere usikkerheten i byggeprosjektet ved å ha mest mulig holdbare prognoser. For å lage holdbare prognoser, må man igjen vite mest mulig om projektrisiko og omfang.

- Risiko får man oversikt over ved å gjennomføre usikkerhetsanalyser. Dette gjør man primært i prosjekteringsfasen og ved oppstarten, men kan også gjøres undervegs.
- Usikkerheten håndteres ved å fastslå risikograden, og anslå kostnadsmessige konsekvenser dersom f.eks. prosjektet skulle øke i omfang.

## 4 Organisasjon

### 4.1 Organisasjonskart for gjennomføringsprosjektet





## **5 Kommunikasjon og dokumentasjon**

### **5.1 Interessentanalyse**

Det er gjennomført en interessentanalyse tidlig i idéfasen, se eget dokument fra dette. I gjennomføring av prosjekter viser det seg at interessentanalysen har avgjørende betydning for prosjektets suksess eller fiasko videre. Det vil være mange organisasjoner og virksomheter, offentlige og/ eller private, eller individer som kan påvirke utforming og utførelse både direkte og indirekte. Eller de kan bli påvirket av prosjektets utfall. De viktigste interessentene/aktørene som er kartlagt er følgende:

- Berlevåg kommune, inkl. havnestyret
- Varanger kraft
- Kystverket
- Fiskeflåten
- Fiskeindustrien
- Verksted-/servicenæringen
- Hurtigruten
- Norlines
- Reiselivsnæringen

### **5.2 Ekstern kommunikasjon og omdømmebygging**

Representant hos Berlevåg kommune utpekes som ekstern kommunikasjonskontakt. Det er viktig at informasjon fra prosjektet kommuniseres ut med ett overordnet felles budskap. Et godt gjennomført prosjekt med Berlevåg kommune som profesjonell byggherre vil gi kommunen et godt omdømme.

### **5.3 Rutiner for kommunikasjon og distribusjon**

- Møteplaner/work-shop: Møtestatus, roller og hyppighet avklares og nedfelles.
- Dokumentflyt: Konkretisering av hvem som skal ha hvilke dokumenter når.

### **5.4 Prosjektmøter**

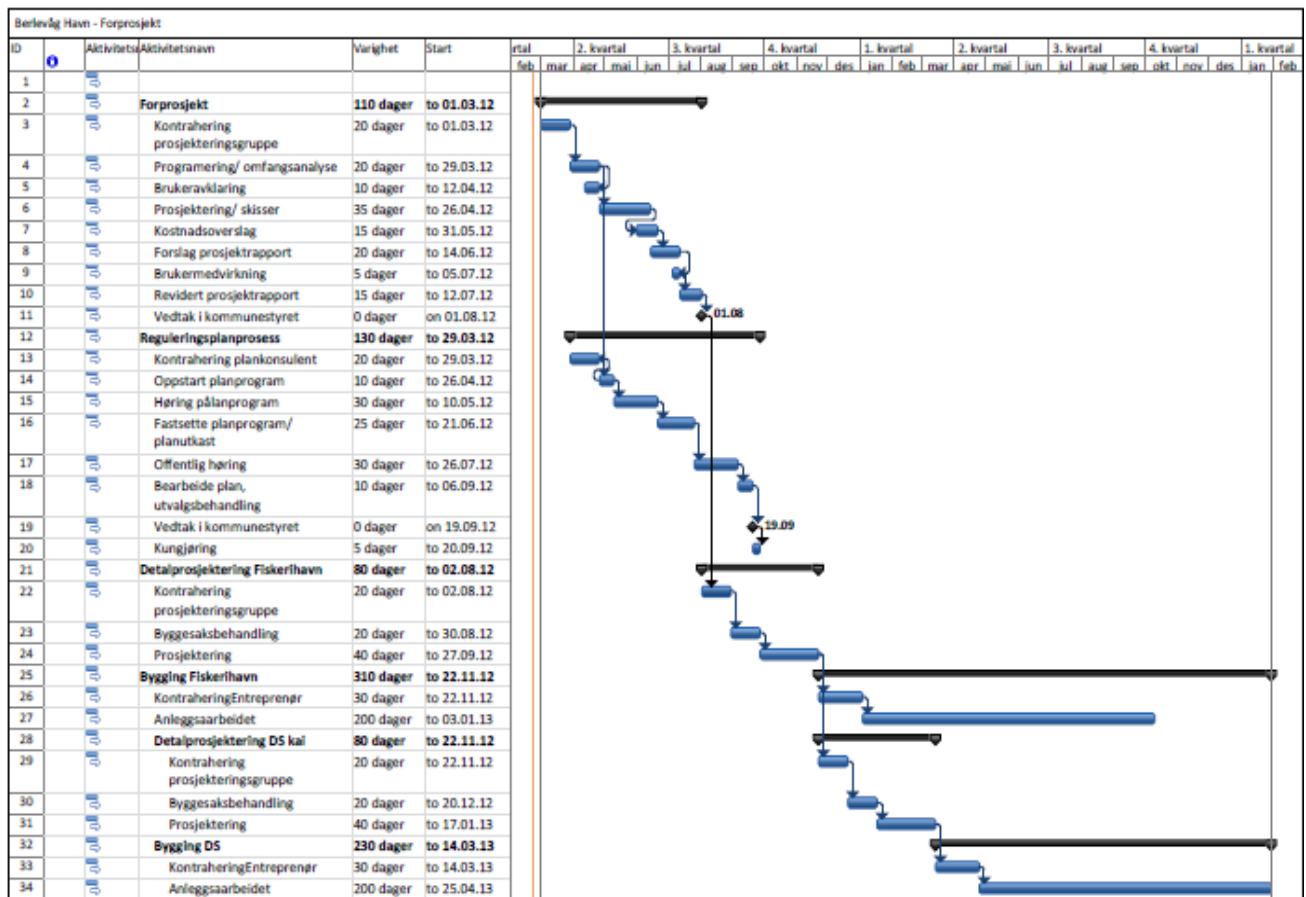
Det settes opp en gang pr. 2. uke, eller ved behov. Det kan være forskjellige behov ut fra prosjektets fremdrift og status.

### **5.5 Rapportering**

Det utarbeides månedlige rapporteringer fra prosjektleder til eier knyttet til generell status, økonomi og fremdrift.

## **6 Fremdrift**

I innværende fase presenteres planlagt framdrift kun for utarbeidelsen av forprosjektet, Framdrift for senere faser er kun veiledende og må spesifiseres ved rapportering av hver etterfølgende fase. Fremdriftsplanleggingen er her vist i Microsoft Prosjekt, og ligger som et eget vedlegg i PDF.



## 7 Kvalitetssikring/HMS

Styringssystemet skal sikre at virksomheten tilfredsstillende og gir resultater til prosjektet med eiere, interessenter og aktører, og deres krav og forventninger oppfylles på en effektiv måte. Det legges spesielt vekt på å oppfylle aktuelle krav og gjeldende lover og forskrifter ved gjennomføring av oppdrag og ved drift av egen virksomhet.

Styringssystemet bør være inndelt i følgende prosesser:

- Kvalitet/HMS/Ytre miljø
- Organisering
- Økonomi
- IKT
- Personal
- Strategiutvikling
- Markedsføring og salg
- Kompetanse- og tjenesteutvikling
- Prosjektgjennomføring
- Intern administrativ prosjektprosesser

## 8 Økonomi

### 8.1 Kostnader/budsjett

Det er ikke gjort estimat over bygge- og anleggskostnader. Det anbefales at kostnader for detaljprosjektering ikke benyttes i vedtakssammenheng. Disse kostnadene må revurderes etter forprosjekt.

<b>Forprosjekt</b>	<b>1 863 000</b>
Kontrahering prosjekteringsgruppe	50 000
Programering/ omfangsanalyse	1 250 000
Brukeravklaring	
Prosjektering/ skisser	
Kostnadsoverslag	
Forslag prosjektrapport	
Brukermedvirkning	
Revidert prosjektrapport	
Vedtak i kommunestyret	
Prosjektledelse forprosjekt	320 000
Reserver	243 000
<b>Reguleringsplanprosess</b>	<b>800 000</b>
Kontrahering plankonsulent	50 000
Oppstart planprogram	750 000
Høring pålanprogram	
Fastsette planprogram/ planutkast	
Offentlig høring	
Bearbeide plan, utvalgsbehandling	
Vedtak i kommunestyret	
Kungjøring	
<b>Detalprosjektering Fiskerihavn</b>	<b>1 230 000</b>
Kontrahering prosjekteringsgruppe	50 000
Byggesaksbehandling	50 000
Prosjektering	850 000
Prosjektledelse og prosjekteringsledelse	280 000
<b>Bygging Fiskerihavn</b>	
KontraheringEntreprenør	
Anleggsarbeidet	
<b>Detalprosjektering DS kai</b>	<b>1 230 000</b>
Kontrahering prosjekteringsgruppe	50 000
Byggesaksbehandling	50 000
Prosjektering	850 000
Prosjektledelse og prosjekteringsledelse	280 000
<b>Bygging DS</b>	
KontraheringEntreprenør	
Anleggsarbeidet	

## 8.2 Finansiering

Gjelder reguleringsplanarbeid og forprosjekt

Finansieringskilde	Sum
Kommunale bevilgninger	1 863 000,-
Fylkeskommunale tilskudd RUP	800.000,-
<b>SUM</b>	<b>2 663 000</b>

### **8.3 Endringer av arbeidsomfang**

Dersom det fra oppdragsgivers side kommer inn tilleggs bestillinger eller endringer av omfanget på leveransen, må dette redigeres inn og avklares.



Tromsø februar 2012  
Utarbeidet av Åge Alexandersen og Arne Sundheim