



Just-in-Time 2

Endnu en milepæl blev sat, da Århus Havn for få dage siden færdiggjorde den seneste havneudvidelse til rette tid og rette pris. Med udvidelsen er der lagt 650.000 m² havneareal til den eksisterende erhvervshavn, og hele projektet er klaret inden for budgettet, som lød på 600 mio. kr. inklusiv indkøb af to nye containerkraner.

Den netop færdiggjorte etape af havneudvidelsen tog sin begyndelse med selve projekteringen pr. 1. oktober 2004, mens anlægsperioden startede 1. februar 2005. Allerede dengang var der sat slutdato på projektet, nemlig 1. maj 2007. Slutdatoen har der ikke været ændret ved siden da. Til gengæld er havneudvidelsen undervejs blevet udvidet til også at omfatte arealet mellem Østhavnsvej og Østmolen og altså ikke alene de 400.000 m² containerterminal, der nu er bygget vest for Østhavnsvej. At

projektet blev udvidet betød, at det oprindelige budget på 500 mio. kr. blev reguleret til 600 mio. kr., og dette budget er overholdt. Alt i alt er der lagt 650.000 m² havneareal til området ude i øst.

Adskillige aktører – både eksterne og interne på Århus havn – har en del af æren for, at projektet står færdigt til tiden. Men én mand står i særdeleshed bag selve styringen af tidsplanen og de økonomiske rammer. Det er projektingeniør Jens Nygaard, der er bedst kendt i offentligheden som ham, der styrede byggepladsen i forbindelse med byggeriet af Operaen i København. Den afleverede han 1. oktober 2004 – samme dag, som han havde første arbejdsdag hos Århus Havn, hvor han netop var blevet ansat til at styre havneudvi-

Anlægsarbejdet i Østhavnen blev påbegyndt den 1. februar 2005, og arbejdet blev færdigt 1. maj 2007. I alt blev der lagt 650.000 m² havneareal til. På billedet ses den nye Cargo Service Container Terminal med 19 topmoderne straddle carriers på rad og række – klar til at flytte containere på terminalområdet.



delsen. I overgangen fra det ene projekt til det andet måtte Jens Nygaard således bede om fri fra arbejde på sin første arbejdsdag ved Århus Havn.

I forvejen var han ikke ukendt i virksomheden. Jens Nygaard var også manden bag den første havneudvidelse, da Containerterminal Øst var en realitet i 2001. Dengang som ekstern konsulent med ansvar for at styre projektet. Men derudover har han stået bag adskillige byggeprojekter som f.eks. Grenaa kraftvarmeværk, havnedelen af Studstrupværket, TVIS-projektet i trekantsområdet og Silkeborg Kraftvarmeværk – alt sammen til tiden – og til budgettet.

Rundt omkring er der sandsynligvis nogen, der spørger sig selv – og andre – hvordan én mand på den måde kan styre og aflevere det ene anlægsprojekt efter det andet – inden for et givent budget og til tiden. På vegne af dem har vi stillet det spørgsmål til den erfarne projektingeniør:

”Hvis jeg skal bruge en populær udlægning, handler det om, at chefen skal sørge for at levere pengene og en slutdato, og derefter skal ledelsen ikke blande sig. I mange projekter sker der det, at den øverste ledelse blander sig undervejs og træffer forkerte beslutninger, fordi de ikke har den daglige kontakt



Projektingeniør Jens Nygaard har stor erfaring med at styre store byggeprojekter. Blandt andet styrede han byggepladsen ved bygningen af Operaen i København. Nu har han netop afsluttet etape to af havneudvidelsen – afleveret efter tidsplanen 1. maj 2007.

til projektet,” siger Jens Nygaard, der er klar over, at den forklaring ikke er nok.

Derfor uddyber han ved at forklare om den vigtige fase, før byggeriet går i gang. Næmlig i den periode, hvor det handler om at få skabt en gennemarbejdet plan, der efterfølgende kan bruges til de tre vigtigste ting: Opfølgning, opfølgning og opfølgning.

”Med andre ord bør man fokusere på at få udarbejdet en ordentlig økonomi- og tidsplan, som projektet undervejs kan måles op af. Hvis noget bliver dyrere – og det vil

ÅRHUS HAVN

Containerhavnen



0 220 m

© Teknik og Miljø
Informatikområdet
April 2007

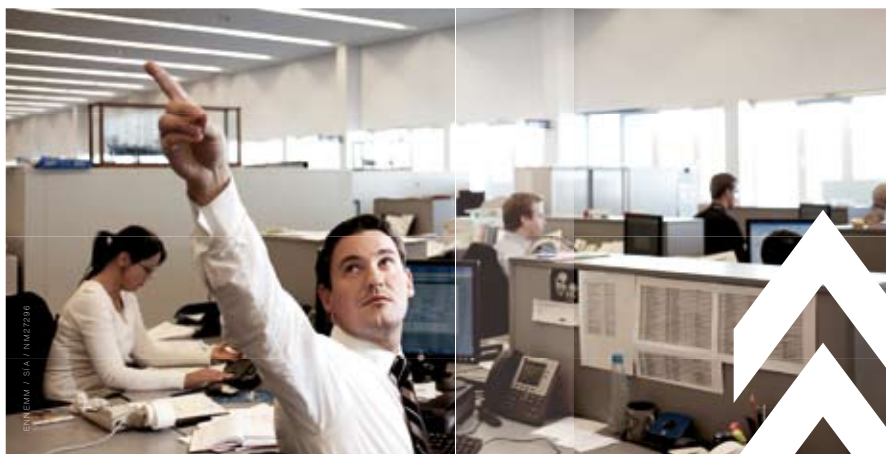
naturligvis altid ske – så må pengene findes et andet sted i budgettet. Sådan er man nødt til at tænke, hvis man vil undgå overskridelser.”

Det lyder jo nemt, men hvorfor sker der så ofte det modsatte – nemlig at anlægsprojekter i den grad overskrider budgetterne?

”Dels handler det om at udarbejde et realistisk budget. Men også om at lade være med at lave om undervejs, når kontrakterne først er indgået. Som regel vil det både koste masser af tid og penge – og så er man på den gale vej,” lyder rådet fra Jens Nygaard. Han sammenligner et anlægsprojekt med et lyntog, der kører fra Århus til København.

Hvis man stopper toget undervejs for at lave noget om i køreplanen, så bliver det forsinket. Alt andet er næsten uundgåeligt. Men har han da aldrig været ude for forsinkelser, ligesom alle vi andre oplever både i privatlivet og arbejdslivet?

”Selvfølgelig har jeg det. Men hvis en tidsplan skrider, er der jo ikke andet at gøre end at forhandle med dem, der kommer bagefter. Så må man have dem til at starte på noget, som måske skulle have været længere fremme – men altså ikke er det. Det handler om at snakke sig til rette med parterne,” forklarer manden, der hermed har givet opskriften videre til rette vedkommende.



> We work together as one around the world and take pride in providing excellent service

www.samskip.com

> Multimodal container logistics
> Iceland and Faroe Islands service
> Worldwide reefer logistics and international forwarding

samskip
TOGETHER WE MAKE THINGS HAPPEN