

INNSPILL TIL DETALJREGULERINGSPLAN MED KONSEKVENsutREDNING FOR MOSS HAVN

Vårt innspill til varsel om detaljreguleringen er basert på følgende dokumenter og annen informasjon som foreligger om havnas virksomhet og planer, samt godkjent løsning for ny jernbanetrasé/-stasjon, usikre planer om ny RV 19 og skisser for prosjektet "Sjøsiden":

- *Områderegulering for Moss havn (048/16) - bystyrets sluttbehandling 20. juni 2016*
- *Rullering av Moss havns strategiplan (08/2010, revisjon 2016 og 13/2016) – havnas melding til bystyret juni 2016*
- *Resultater fra kreativ fase (2/2017) – administrasjonens forutsetninger som legges til grunn for detaljregulering*
- *Økonomiplan for perioden 2018/2021 (5/2017) – havnesjefens forslag til innstilling og vedtak*
- *Varsel om oppstart planarbeid (Norconsult 4/1-2018) – detaljreguleringsplan for Moss havn*

Områdereguleringen

- Vedtaket har gitt rom for utfylling i Værlebukta. Dette førte til den såkalte miljøtildekkingen med masser innholdende plast (sprengtråder og mikroplast), som har og vil medføre videre forurensning på strender og havbunn i et stort område i og rundt Moss. Kartskisser vist i dokumentet kreativ fase, konsept 1 vil medføre utfylling av betydelig mengde masser for spesielt å etablere områder betegnet som 2 og 3.

Vi forutsetter at det stilles strenge krav til at massene som skal benyttes er fri for plast og andre elementer etter sprengingsarbeider, og at det kvalitetssikres gode kontrollrutiner løpende i prosessen med godkjenning av Fylkesmannens miljøavdeling.

- I vedtaket er det i områdereguleringen avsatt grøntareal mellom Kleberget og nytt havneareal. I forslaget til detaljregulering er dette arealet foreslått fjernet helt inn til nåværende jernbanespor, for å gi plass for et dobbelt sidespor knyttet til en veksler i sørenden av den nye jernbanestasjonen. Dette vil medføre betydelige sprengarbeider, og få negative konsekvenser for området vest for Kleberget og forsterke støyproblematikken i forhold til bebyggelse ved Kleberget og på vestsiden av Værlebukta.

Fjerning av grøntarealet er i strid med gjeldende områderegulering, og primært vil vi fraråde at det blir gitt tillatelse til en slik endring. Sekundært forutsetter vi at om det vil bli gitt tillatelse til endring, må det foreligge vedtak om endring i forhold til gjeldende områderegulering. Dette inkluderer også behovet for en konsekvens- og støyutredning som viser detaljerte høyder fra veien Kleberget og ned til havneområdet, omfang av og prosess for fjerning av masser samt støy fra framtidig havnedrift sett i forhold til beboere ved Kleberget og på vestsiden av Værlebukta.

- I tilknytning til områdereguleringen er det, til erstatning for nåværende strand langs Kleberget, avsatt areal til en ny bystrand syd for det som betegnes som konsept 1 i kreativ fase. Stranden skal etter planen opparbeides i et område hvor havbunnen etter noen få meter fra land går fra 11 meters dybde og bratt nedover mot 20 meter i en rett linje med påtenkt kaifront i områder betegnet som 2 og 3.

Vi hevder at med rådende forhold i Værlebukta (vind, strømmer og bølger) ikke vil være mulig å opprette et strandområde som vist i planer som er presentert for utvidelse av havnearealet, uavhengig av hvilken løsning man legger til grunn for utvidelsen.

Vi forutsetter derfor at endelig forslag til detaljregulering dokumenterer hvilken løsning man velger for å sikre at bystranden kan opprettholdes som et verdifullt rekreasjonsområde på permanent basis, inkludert nødvendig konsekvensutredning av forhold knyttet til opparbeidelse av stranden. Herunder hører også en avklaring om hvem som har ansvaret for økonomiske forhold knyttet til løpende vedlikehold og bruk av den nye bystranden.

Videre mener vi at eventuell fjerning av grøntarealet langs veien Kleberget i vesentlig grad kan endre adkomsten til bystranden fra sentrum, inkludert for syklende og gående. Vi forutsetter derfor at det også vises en løsning for adkomst fra sentrum og fra Dyrejordet for kjørende, syklende og gående, inkludert nødvendig areal for begrenset bilparkering.

Havnas strategiplan

- Strategiplan for Moss havn i perioden 2011 – 2023 er vurdert i forhold til opprinnelig plan godkjent i 2010 og revidert plan som melding til bystyret i 2016. Så vidt vi er kjent med er en rekke endringer av vesentlig betydning for havna i den reviderte planen fra 2016 ikke formelt behandlet av bystyret i Moss. Her benytter derfor vi anledningen til å peke noen av de viktigste endringene i revidert plan som vil eller kan få innvirkning på hvordan Moss havn ønsker å utvikle havnedriften fram til 2023.

- Sitat: *Moss havn har derfor gode muligheter for å ta posisjonen som den ideelle intermodale havnen i Oslofjorden der båt, bil og tog møtes i et knutepunkt – Moss havn. For å kunne ta denne posisjonen er det naturlig å ytterligere spesialisere Moss havn som containerhavn og nødvendig å innfri markedets forventninger til effektiv, fleksibel og miljøvennlig godshåndtering.*

Vi oppfatter at denne målsettingen helt klart signaliserer at Moss havn tar mål av seg til å være noe langt mer enn en havn for lokalt/regionalt næringsliv. Med konkrete planer om å nær sagt doble antall containere over havna fra nåværende omfang på ca. 60.000 til mer enn 110.000 containere pr. år, vil håndtering av containere til kunder utenfor det lokale/regionale området, beskrevet som de 5 kommunene inkludert Vestby, være en nødvendighet for imøtekomme målsettingen. På bakgrunn av havnas plassering i forhold til sentrale boligområder i Moss, ønsker vi at Moss havn gjennom en detaljregulering ikke får en ubegrenset aksept for å utvikle en nasjonal containerhavn i Værlebukta. Vi frykter alle de negative konsekvensene knyttet til veitrafikk gjennom Moss sentrum samt økende støy og utslipp til vann og luft som vil redusere livskvaliteten for svært mange av byens innbyggere.

- Sitat: *Moss havns sentrale utfordringer i perioden vil være løsning av infrastrukturen (vei og jernbane), og finansiering av den nye havnen for å sikre tilstrekkelig areal. På bakgrunn av betydelig usikkerhet, for ikke å si mangel på løsning for å etablere en ny riksvei 19 for trafikken til/fra ferjeterminal/havn og Jeløy gjennom Moss sentrum og opp til E6, bekrefter Moss havn at nåværende trasé byr på utfordringer som kan medføre betydelige forsinkelser i forhold til kundenes krav om levering av containere just-in-time.*

Vi fastholder at det er mer enn urovekkende at et forslag til detaljregulering av Moss havn skal sendes ut på høring uten at det foreligger en endelig løsning for ny trasé for RV19. Dersom forslaget til detaljregulering basert på konsept 1 i kreativ løsning blir lagt til grunn for bruk av havnas arealer, kan dette medføre at alternativet for RV19 fra Kleberget til innfartsveien eller E6 ved Årvold ikke kan realiseres. Dette som følge av at det helt syd i stasjonsområdet ved inngangen til tunnelen gjennom Kleberget blir etablert veksel og dobbeltspor til Moss havn, kombinert med 4 jernbanespor med reduksjon til to spor i overgangen til tunnelen. Det totale omfanget av et slikt anlegg kan bli svært vanskelig å krysse sett i forhold til krav om stigningsgrad på vei/i tunnel.

På bakgrunn av ovenstående momenter hevder vi at forslaget om detaljregulering for Moss havn bør utsettes inntil det foreligger en løsning for ny RV19, tidligst til sommeren 2019. Vi har ved selvsyn ingen forståelse for at det haster med å fremme reguleringsforslaget sett i forhold til at Moss havn i år og fram til midten av 2019 har tilstrekkelig areal til å håndtere den godsmengden som i dag inngår i havnas drift og medfølgende forpliktelser i forhold til skipsanløp og opparbeidet kundemasse.

- Sitat: Moss havn er sertifisert som miljøfyrtårn og har et sterkt miljøfokus. Moss havn skal ha tydelig miljøfokus og velge miljøvennlige løsninger. Videre: Videreutvikle og konkretisere miljøfyrtårnsertifiseringen.

Som følge av såkalt miljøtildekking av sjøbunnen i Værlebukta, ble Moss havn i 2016 politianmeldt for brudd på bestemmelser i loven om miljøvern og senere ilagt en bot på kr. 400.000,- som følge av anmeldelsen.

På bakgrunn av denne hendelsen mener vi at så vel styret som administrasjon i Moss havn har hatt manglende fokus på miljøet i nærområdet til havna. Med henvisning til gjeldende kriterier i sertifisering som Miljøfyrtårn-bedrift og hendelsene i 2015 og 2016, er vi svært skeptiske når det gjelder Moss havns vilje og evne til å oppfylle kravene om null utslipp av plast og andre forurensende materiale ved en framtidig utfylling i havneområdet. Vi vil derfor anmode Fylkesmannens Miljøavdeling om å fastsette strenge krav til og kontroll av videre utfylling på en måte som medfører at lokalsamfunnet ikke blir påført ytterligere forurensning dersom detaljreguleringen blir godkjent.

- Sitat: Gjennom samarbeid med andre havner oppnå økt effektivitet og miljøvennlig transport. Videre: Laste og losse så effektivt og fleksibelt at godset er hos kunden tidligere og raskere enn konkurrerende havner kan klare.

I strategiplanen av 2010 nevnes spesielt havnas samarbeid med Horten Havnevesen og Borg havn i det som ble etablert som Havnealliansen. Her pekte man samtidig på fokus på felles markedsføring, effektiv havnedrift, kompetanseutvikling og ressursutnyttelse. Senere gikk Horten Havnevesen ut av samarbeidet, hvoretter Havnealliansen ble avsluttet i sin helhet, visstnok som følge av frykten for at verdiene ved eventuell realisering av havnas arealer skulle kunne benyttes til utvikling av Moss havn.

Basert på generell utvikling av havnestrukturen i Oslofjorden, fra Oslo og Drammen havn og ut til havnene i Vestfold og Østfold, og fortsatt ønske om samarbeid med andre havner, mener vi at et strukturert samarbeid med Borg havn bør vurderes i forhold til mulig utvidelse og tunge investeringer her i Moss. Borg havn viser helt andre omsetningstall og store overskudd, har fortsatt store arealer tilgjengelige for nåværende og framtidig brukere, og har med betydelige innsatsmidler fra staten bedret leden fra Oslofjorden og inn til havna på Øra.

Vi ber herved administrasjonen og styret i Moss havn om å vurdere videre samarbeid med Borg havn, og at forslaget om detaljregulering utsettes til disse mulighetene er kartlagt/framforhandlet.

Kreativ fase

I meldingen legger administrasjonen i havna vekt på, sitat: *behovet for å kartlegge alternativer for å etablere en effektiv havn innenfor de rammer som områdeplanen setter.*

Etter behandling i et såkalt kreativt verksted i regi av Norconsult, definerte administrasjonen følgende konsepter:

- Konsept 1/ Havneareal uten inngrep i Kleberget
- Konsept 2/ Havneareal med inngrep i Kleberget
- Konsept 3/ Havn- og fergetrafikk i tunnel
- Konsept 4/ Utvidelse av indre havnebasseng.

- Konsept 1 er en betydelig havneutvidelse vist i tre faser, hvor arealer ved Værlebrygga, havnelageret og nordre del av nåværende havnearealer verken er beskrevet som havn eller arealer for byutvikling. Arealet avsatt for friområde/turvei blir havneareal. Alternativet er i tråd med forslaget til detaljregulering av havna.

Konsept 2 er en større havneutvidelse mot syd og med betydelige inngrep i arealer ved Kleberget (veien Kleberget og deler av bakenforliggende bebyggelse), mens nåværende havnearealer er avsatt til ferje/byutvikling. Løsningen krever at det innløses 12 eneboliger, og at det vil være krav om ny konsekvensutredning.

Konsept 3 er en mindre utvidelse av havna tilnærmet eksisterende havneareal med en begrenset utvidelse mot syd (innenfor gjeldende reguleringsplan?). Her er Værlebrygga og nåværende terminaler/arealer avsatt for fergetrafikken.

Konsept 4 er en stor utvidelse av havneområdet, hvor det er avsatt et betydelig areal helt syd i området inkludert nåværende havn med Værlebrygga og havnelageret, med betydelig arealer ved Kleberget og arealer for ny fergeterminal ned mot omtalt bystrand. Løsningen vil stille krav til ny konsekvensutredning.

I konsept 1, som er lagt til grunn for detaljreguleringen, er arealer ved Værlebrygga, havnelageret og nordre del av nåværende havnearealer verken beskrevet som havn eller arealer for byutvikling. Om vi tolker konseptet rett, medfører dette at Moss havn fortsatt kan benytte arealer knyttet til østsiden av Værlebrygga, området ved havnelageret og nordre del av eksisterende havn til fortsatt havnevirksomhet på ubestemt tid. Om vår tolkning er korrekt, fastholder vi at Moss havn i kombinasjon med bruk av den nye Dry-porten på Vannem i dag har tilstrekkelig arealer til forsvarlig drift av havna inntil prosjektet Sjøsidan kan realiseres.

Økonomiplan for perioden 2018 - 2021

- Hovedmål, sitat: *Moss havn skal utvikles etter eiernes og brukernes behov for rasjonelt og tidsmessig havnetilbud for regionen. Videre: Det er vedtatt strategi å utvikle å utvikle Mossregionen som ett av de viktigste logistikk-knutepunktene for land- og sjøtransport på Østlandet.*

- Det framkommer av planen at man forventer en vekst i omsetningen fra estimerte 30,4 millioner i 2017 til budsjettert omsetning i 2021 på 36,65 millioner, eller 20% i løpet av en 4-års periode. Med synkende finansutgifter gjennom perioden budsjetter man med en økning av netto årsresultat fra 2017 kr. 2.961.000 til kr. 4.878.000, eller 65%. Når det gjelder låneopptak i perioden, er det ikke planlagt noen før i 2021 med 22 millioner til samme rentesats som resterende del av virksomhetens flytende lån.

Budsjetterte investeringer i 2017 vil bli finansiert gjennom virksomhetens egenkapital. Samtidig tar man høyde for et erstatningsbeløp på 22 millioner fra Bane NOR for riving av Kleberget lager, i tillegg til en mindre overføring av erstatning for salg av arealer til Bane NOR.

Budsjetterte investeringer i 2018 er 25,7 millioner som vil bli finansiert gjennom virksomhetens egenkapital. Samtidig forventer man at havna vil motta 27 millioner som minste erstatningssum fra Bane NOR, noe som delvis vil bli benyttet til årets investeringer.

Budsjetterte investeringer i 2019 vil beløpe seg til 22,5 millioner, med høyde for anskaffelse av ny isbryter. Investeringene vil bli finansiert gjennom virksomhetens egenkapital.

Budsjetterte investeringer i 2020 vil beløpe seg til 24 millioner, med høyde for oppstart av videre havneutbygging. Investeringene vil bli finansiert gjennom virksomhetens egenkapital.

Budsjetterte investeringer i 2021 vil beløpe seg til 56 millioner. Investeringene vil bli finansiert gjennom nytt låneopptak på 22 millioner, med resterende dekning gjennom virksomhetens egenkapital.

- Totalt utgjør budsjetterte investeringer i perioden 2018 – 2021 128,2 millioner, mens omfanget av erstatninger fra Bane NOR og nye låneopptak i perioden 2017 – 2021 utgjør 71 millioner. Likviditetsmessig differanse er manglende kapital i forhold til budsjetterte investeringer på 57,2 millioner.

Sitat 2021: *Det forventes en endelig avklaring på erstatning fra Bane NOR for tap av arealer er avgjort i løpet av perioden. Erstatningssum er høyst usikker.*

Arealene som omtales her omhandler netto ca. 9 mål av havna som er tillagt ny jernbanestasjon. Som delvis erstatning fra Bane NOR har havna budsjettert med 27 millioner som minste erstatningssum i løpet denne perioden; det er ukjent hvilke avtale Moss havn og Bane NOR har inngått i forbindelse med endelig oppgjør for arealene.

Vi stiller oss sterkt kritisk til spørsmålet om hvordan Moss havn skal imøtekomme krav til finansiering fra 2021 og videre i forbindelse med behovet for investeringer i planlagt havneutvidelse. Herunder hører bl.a. nødvendig utfylling i sjøen, forbedring av nåværende kaifront, opparbeidelse av nytt havneareal, etablering av dobbeltspor og tilførsel av nytt miljøvennlig og støysvakt utstyr for håndtering av mer enn 100.000 containere i året.

Moss havn KF er iht kommuneloven en del av Moss kommunes virksomhet, hvor et positivt resultat fra havnedriften ikke tilfaller kommunen mens kommunen deltar i ansvaret for låneopptak som havna gjør i forbindelse med planlagt utvidelse. Vi vil derfor etterlyse at Moss havn, før man kommer til endelig behandling av forslaget til detaljregulering, presenterer en gjennomarbeidet forretningsplan som også omhandler nødvendige investeringer for en ferdig havn etter konsept 1.

Norconsults varslingsplan av oppstart planarbeid

- I varselet fra Norconsult hevdes det i punkt Bakgrunn at havna er blant Norges mest travle containerhavner og har et raskt voksende godsvolum gjennom terminalen. Videre poengterer man at Moss havn har jobbet videre med utviklingsstrategi og behovskartlegging, og som et resultat av dette arbeidet ønsker man nå å konkretisere utviklingsmålene gjennom detaljregulering.

- Her inngår også følgende om grunnforhold, sitat: *Det er vanskelige grunnforhold i området og utvidelse av kaifront slik den er tegnet i områdereguleringen er teknisk komplisert, svært kostbart og tidkrevende å gjennomføre grunnet setningshastighet og tilgang på masser.*

- Videre, sitat: *Det er knyttet stor usikkerhet til om ferjeterminalen skal flyttes til området og det vurderes derfor som uhensiktsmessig å detaljere utformingen av ferjeområdet på nåværende tidspunkt.*

Vi registrerer at Moss havn har jobbet videre med utviklingsstrategi og behovskartlegging med konkretisering av utviklingsmålene, og ber om at resultatet av dette arbeidet snarest presenteres og senest vedlegges forslaget til endelig detaljreguleringsplan.

Med referanse til dårlige grunnforhold i området etterspør vi dokumentasjon som beskriver hvordan det vil være enklere å opparbeide ny kaifront og nytt havneareal nærmere land som følge av redusert inngrep i sjøen.

I henhold til planene som er skissert for prosjektet Sjøsidan, inngår Værlebrygga, ferjeterminaler områder for biloppstilling og deler av nåværende RV19 i framtidig utvikling. Vi forventer derfor at man i tilknytning til detaljreguleringen presenterer løsninger for havnas tilknytning til nåværende riksvei og samtidig synliggjør en løsning for riksveien via Kleberget og til Innfartsveien/Årvold.

Kopi av dette innspillet til detaljreguleringsplanen er sendt Fylkesmannens Miljøavdeling til orientering.

NY KURS

By- og bygdaliste for Moss og Rygge

Trond Martinsen
styreleder, sign.