

## **Byutvikling må ligge til grunn for fremtidens Moss Havn**

Havnesjef Øystein Høstelund Sundby har i et debattinnlegg 11. november, behov for å korrigere mine ”feiltolkninger” om havna i mitt innlegg 8. november.

At havnesjefen taler havnas sak har jeg forståelse for.

At de ansatte i en reportasje i MA 13. november også har behov for det samme, har jeg også forståelse for.

Jeg hilser debatt om havna og dens fremtid velkommen, og håper argumentene kan baseres på realiteter, og ikke konstruksjoner med sikte på støtte for eget syn.

Jeg vil kommentere 3 viktige forhold i debatten om containerhavnas fremtid:

### **Tap av arbeidsplasser**

Verken de ansatte ved Moss Havn KS eller bedrifter som frakter containere over Moss Havn, har dokumentert at forslaget om å nedlegge containerhavna og innlede forhandlinger med Borg havn, vil føre til tap av arbeidsplasser

De ansatte peker på en del industribedrifter. Rockwool bruker Moss Havn, men ikke containerhavna. Aker Solution og Felleskjøpet har egne kaianlegg. Det samme gjelder for Mølla.

### **Miljøvennlig havn**

Det blir ofte poengtert at Moss Havn er viktig i et miljøvennlig perspektiv. Dokumentasjon for dette blir fremført i Sitma rapporten, som benytter simuleringsmetoder, der hypotetiske forutsetninger legges til grunn.

Vi finner ingen dokumentasjon for at transport på vei stadig blir renere for miljøet, og at denne transporten om få år ikke vil medføre utslipp som skader klima.

Det nevnes heller ikke at flere av bedriftene som bruker containerhavna i Moss, har kortere vei til andre havner. Det må være grunn til å anta at kortere transportstrekning vil medføre mindre utslipp.

Det blir videre hevdet at flytting av containerhavna sørover og tilknytning til jernbane, vil medføre at store deler av transporten fra havna kan overføres til bane. Dokumentasjon for dette, og ikke minst lønnsomheten, - foreligger ikke.

Er det riktig at nedleggelse av havna vil føre til økt utslipp, eller er det en påstand som har blitt gjentatt så mange ganger at det sees på som fakta?

### **Lønnsomhet**

Havnevirkosomhet med hovedvekt på containervirkosomhet er ikke lønnsom. Prisene som oppnås er meget lave. Yliport som driver containerhavna i Oslo, har gått med store underskudd siden oppstarten i 2014. I 2017 innførte havnen en tilleggsavgift på kr. 180 pr. container for å øke sine inntekter. Dette har ført til redusert underskudd, men fortsatt har man ikke positive resultater.

Videre er det grunn til å påpeke at driften ved Moss Havn går ned. Fra 1. kvartal 2017 til 1. kvartal 2018 har nedgangen vært på ca. 4500 TEU. I samme periode har det vært en økning ved Borg Havn på ca. 1700 TEU.

Gjennomføring av planene for Moss Havn har ikke blitt underlagt holdbare kostnadsanalyser som grunnlag for de politiske vedtak som er fattet.

Moss Havn ligger i umiddelbar nærhet til sentrum. Argumenter om at havna var her først, holder ikke dersom Moss skal ha mulighet for å fornye og utvikle seg i takt med endringene i samfunnet, og for at Moss skal kunne fremstå som en moderne og attraktiv by. At næringslivet har behov for infrastruktur, er jeg enig i. Spørsmålet blir hva slags næringsliv som i fremtiden vil ha behov for en containerhavn i Moss, og om hva slags næringsliv vi vil legge til rette for i byen vår. Jeg har ikke noe svar på det, men mener at dette må være en sentral del av debatten om bærekraftig byutvikling i Moss.

Ser vi på utviklingen i Moss de siste 20 årene, har vi gått fra å være en industriby til en by der de aller fleste industribedrifter er nedlagt eller flyttet. Merkenavn med god klang nasjonalt og internasjonalt produserte sine varer i Moss. Ilovan, Helly Hansen, Moss Verft, Persil, Moss Glassverk, Trio Ving og mange andre bedrifter ga arbeid til innbyggerne og inntekter til byen. De er alle historie. Er det fordi de ikke hadde tilgang til havn?

Jeg vil hevde at de forsvant til tross for at de hadde tilgang til havn. Med andre ord; en havn garanterer ikke for å kunne opprettholde og utvikle et godt næringsliv.

Det blir hevdet at vi ikke kan leve av å klippe hverandres hår. Selvsagt kan vi ikke det.

Da Peterson gikk konkurs var det 268 arbeidsplasser ved bedriften. På det samme området arbeider det i dag om lag 400 personer. I løpet av 2019 vil antallet arbeidsplasser på Verket være mer enn 700. Tallet vil stige i årene fremover. Svært få av disse klipper hår.

Utvikling av nye arbeidsplasser vil i fremtiden være avhengig av at vi makter å utvikle byen med gode bomiljøer, at vi blir i stand til å tilby barnehager og skoletilbud av høy kvalitet, og at vi får til en byutvikling som gjør byen vår vakker og attraktiv.

Klarer vi å gjøre byen vår attraktiv for oss som allerede bor her og for de som vurderer å flytte hit, vil vi lykkes med utvikling av vårt lokale næringsliv. Ikke bare for de som allerede er etablert, men også for andre å etablere seg i byen vår.

Næringslivet er avhengig av tilgang på kvalifisert arbeidskraft. I dag opplever vi pendling ut av byen. Vi kan snu denne utviklingen.

De har klart det i Hamar. Satsing på byutvikling og kommunale tjenestetilbud, har ført til at flere pendler til jobb i Hamar enn de som pendler til jobb utenfor byen.

En god byutvikling må være fremtidsrettet. Bærekraftig byutvikling oppnås ikke ved å basere seg på fortidas behov og løsninger.