

Beregnet til
Moss kommune

Dokument type
Notat

Dato
November 2014

DYPVANNSKAIER I MOSS



DYPVANNSKAIER I MOSS

Revisjon
Dato **2014/11/13**
Utført av **Knut Iver Skøien**
Kontrollert av **Christian Ekeli**
Godkjent av **Knut Iver Skøien**
Beskrivelse **Rapport fra prosjektgruppe**

Ref. Oppdragsnr. 1350003831

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Bakgrunn	4
2.	Behov for dypvannskaier	5
2.1	Definisjon	5
2.2	Generelt	5
2.3	Industrielle miljøer	5
2.4	Annen næring med kaibehov	6
3.	Aktuelle arealer	7
3.1	Kambo – Norsk Spesialolje	7
3.2	Kambo - Dynea	7
3.3	Kambo – Felleskjøpet	9
3.4	Verket	9
3.5	Mølla	9
3.6	Jeløy	10
3.7	Moss Havn	10
4.	Vurdering	12
4.1	Kambo – NSO	12
4.2	Kambo – Dynea	12
4.3	Kambo - felleskjøpet	12
4.4	Verket	12
4.5	Lantmännen	12
4.6	Jeløy	13
4.7	Moss Havn	13
5.	Anbefaling	14

1. BAKGRUNN

Bakgrunnen for dette notatet er at flere planarbeider berører kaiarealer og næringsarealer nær kai. Planarbeidene kan resultere i omdisponering, som kan få konsekvenser for muligheter for næringsutvikling, særlig knyttet til sjørettet virksomhet.

Bystyrets vedtak om planprogram for Kambo 17.06.2013 og om planprogram for Verket 09.12.2013 angir et behov for utredning av problemstillingen. Sentrumsplanen og planen for Moss havn, som også er under arbeid, bidrar til å aktualisere problemstillingene.

Notatet er utarbeidet av en prosjektgruppe bestående av

Terje Pettersen, Moss kommune (leder)

Vibeke Arnesen, Moss kommune

Hans Bjørn Paulsrud, Mossregionens Næringsutvikling AS (MRNU)

Roar Johansen, Moss havn / Havnealliansen

Knut Iver Skøien, Rambøll Norge AS

Gruppen har drøftet de vurderinger og anbefalinger som fremkom i et utkast av dette notatet i møte med grunneiere og andre berørte parter i juni 2014. På bakgrunn av dette er våre vurderinger og anbefalinger justert som et **faglig** grunnlag for videre planlegging.

2. BEHOV FOR DYPVANNSKAIER

2.1 Definisjon

Med "dypvannskaier" menes her kaier som er dimensjonert for tyngre løfteoperasjoner ved lasting og lossing av fartøy, og som har så god vanddybde at kommersielle fartøy kan anløpe. Dimensjoneringskriterier og dybder ved kai må være tilpasset brukernes behov, og det er ikke brukt noen minimumskriterier i dette notatet. En åpnere definisjon er lagt til grunn, slik at alle kaier som har dybde tilstrekkelig for den regulære skipstrafikken som går i Oslofjorden i dag omfattes av begrepet "dypvannskaier". Dette vil i praksis si kaier med dybde på 8 meter eller mer på laveste lavvann.

2.2 Generelt

Moss har som en av få byer på Østlandet flere offentlige og private dypvannskaier med tilhørende landområder hvor det drives og har vært drevet industriell virksomhet. Områdene kan under visse forutsetninger videreutvikles for å få etablert nye virksomheter og nye typer av virksomheter, samt å styrke eksisterende arbeidsplasser.

Dypvannskaiene og tilliggende landområder samt øvrige etablerte logistikktilbud gjør Moss spesielt attraktivt for logistikkvirksomhet, selskaper innen olje & gass og maritim industri, samt verkstedvirksomhet som leverer store og tunge konstruksjoner og utstyr som må fraktes med skip. Aldrende offshoreinstallasjoner og forventet utvidet subsea-virksomhet vil øke aktivitetsnivået fremover. For å tiltrekke seg slik bruk og virksomhet kreves god infrastruktur og generelt gode rammebetingelser. Det er konkurransemessig og miljømessig fordelaktig at slike virksomheter lokaliseres i umiddelbar nærhet til dypvannskaien.

Det er gunstig ut ifra et næringsutviklings perspektiv å ha flere dypvannskaier i «verktøykassen», for å skape konkurranse mellom eierselskapene, slik at det tilrettelegges best mulig både for eksisterende selskaper og for nyetablering.

Dette notatet dreier seg spesielt om sjønære næringsområder. Generelt sett har både Mosseregionen og Moss kommune god tilgang til næringsarealer, men ikke nødvendigvis til maritim industri, olje- og gassrelatert virksomhet og andre industribransjer og -virksomheter som krever tilgang til dypvannskai.

Primært ønsker prosjektgruppen å søke etter mulighet for å etablere eller utvide områder der næringsarealene får direkte tilknytning til kai, men områder som ligger adskilt fra kaiområdene men med god tilgjengelighet til disse kan også være interessante.

2.3 Industrielle miljøer

Norsk maritim industri og leverandører til olje- og gass-sektoren omsetter for over 90 milliarder kroner årlig – og tjener gode penger. De viser at det lønner seg å produsere høyt opp i verdikjeden, med stort innslag av kompetanse.

I vårt område er det tyngste industrielle produksjonsmiljøet innen olje og gass og maritim industri lokalisert i Moss Næringspark Jeløy. Bedriftene Wärtsilä, Aker Solutions og Langset Moss driver allsidig produksjon og benytter kaiene for utskipning av sine produkter.

Bedriftene produserer blant annet umbilicals (kabler), rensesystemer for tanker, eksos- og vannsystemer til olje- og gassindustri og maritim sektor. Innenfor scrubbere (eksosrensing) er Moss i verdenstoppen. Det er i dag ca. 400 ansatte i bedriftene i Moss Industripark Jeløy. Det er oppgitt av selskapene at de i tillegg beskjeftiger ca. 600 personer i underleverandørbedrifter av forskjellig slag. Eieren anslår at hvis eiendommen var fullt utnyttet ville det totalt kunne være 1200 – 1300 arbeidsplasser knyttet til næring med kaibehov slik eiendommen fremstår i dag. Ytterligere areal kan bygges opp ved utfylling i sjøen, noe eier stiller seg positiv til ved behov.

Andre aktuelle aktører er: Aibel AS, Westcon Group AS, Quality Group AS, Bandak Group AS, Agility Group AS, Jotne gruppen, FMC Technologies, Rolls Royce Marine. Det er også et potensiale

for å tiltrekke seg andre norske og ikke minst utenlandske nisjeselskaper innen olje- og gassindustrien.

Det er mulig å utvikle miljøet videre for å bygge opp en enda bredere selskapsbase innen olje og gass og maritim virksomhet. NODE-gruppen på Sørlandet er et godt eksempel på klyngesamarbeid, som har gitt gode resultater. Bedriftene i NODE leverer alt fra komplette plattformløsninger til høyteknologisk utstyr for bruk om bord i plattformer og skip. Kundene er riggeiere, oljeselskaper og rederier nasjonalt og internasjonalt.

Tradisjonelt har det vært verftsindustri i mange byer langs norskekysten. Mange av disse har lagt om produksjonen til offshore, slik at dette er virksomhet man fremdeles finner forholdsvis sentralt i flere av kystbyene. I tillegg er noe av leverandørindustrien til olje og gass lokalisert inne i landet, noe Kongsberg er et eksempel på. Dette gir transportkostnader som kan være betydelige hvis det er leveranser til norsk sokkel, mens kostnadene betyr mindre for leveranser til andre deler av verden.

Det er spesielt innen vedlikehold og modifisering av subseautstyr, som blir levert og hentet av supplyskip, vi ser for mulighet for nyetablering av bedrifter. Dette markedet er i sterk vekst og verkstedkapasiteten på Vestlandet innen dette segmentet er fullt utnyttet. Den maritime næringen i Moss vil dermed på den ene siden kunne ha fordeler av sjønær lokalisering og direkte tilgang til kai, mens man på den annen side konkurrerer med lokaliteter med de samme fordelene, men som ligger nærmere olje- og gassinstallasjonene på norsk sokkel.

Hensynet til slike industribedrifter i sentrum må veies opp mot mål om å bygge kompakte miljøvennlige byer basert på kollektive reisemåter. Slike byer har funksjonsblanding, med høy andel boliger og service- og næringsvirksomheter med mange ansatte.

I flere av de aktuelle områdene vil boliger og industri potensielt kunne lokaliseres nær hverandre. Tyngre næringsvirksomheter kan, enten ved egen produksjon eller som følge av logistikken, gi miljøutfordringer i form av lyd, lys og lukt, samt risiko ved uhellshendelser. Aktiviteten kan i mange tilfeller foregå til alle tider av døgnet, noe som kan forsterke eventuelle konflikter.

2.4 Annen næring med kaibehov

Logistikknæringen med transport, lager og distribusjon av gods, har gode betingelser i Mosseregionen. Avstanden til Oslo og beliggenheten langs Oslofjorden, fjordkryssingen Horten – Moss, E6, Østfoldbanen og Rygge flyplass gir store muligheter. Utbyggingen av denne typen virksomhet på Deli Skog i Vestby viser dette. Med utbygging av en jernbanegodsterminal i Follo eller Mosseregionen kan denne typen næring vokse, også sjøtransportdelen.

Det kan være et marked for å tiltrekke seg bulkimportvirksomhet med påfølgende foredling. Flere bedrifter flytter ut av Osloområdet og ønsker å etablere seg nær havneområder.

3. AKTUELLE AREALER

De områdene som prosjektgruppen har diskutert er (se oversiktskart neste side):

1. Kambo – Norsk Spesialolje (NSO)
2. Kambo – Dynea
3. Kambo – Felleskjøpet
4. Verket
5. Mølla
6. Jeløy – Alpha-bryggen/Moss Industripark
7. Moss Havn

3.1 Kambo – Norsk Spesialolje

Byggeår: Ukjent

Lengde: 64m

Tilstand: Ukjent (God?)

Bruker: Norsk Spesialolje AS (NSO), som driver med behandling av spillolje og oljeforurenset vann.

Bruk: Lasting av tankskip for olje/vann

Nåværende trafikk (på sjø og land): Få skipsanløp. Det meste av transporten skjer med bil.

Kommentar: Rørgate over vei på området begrenser lastehøyde

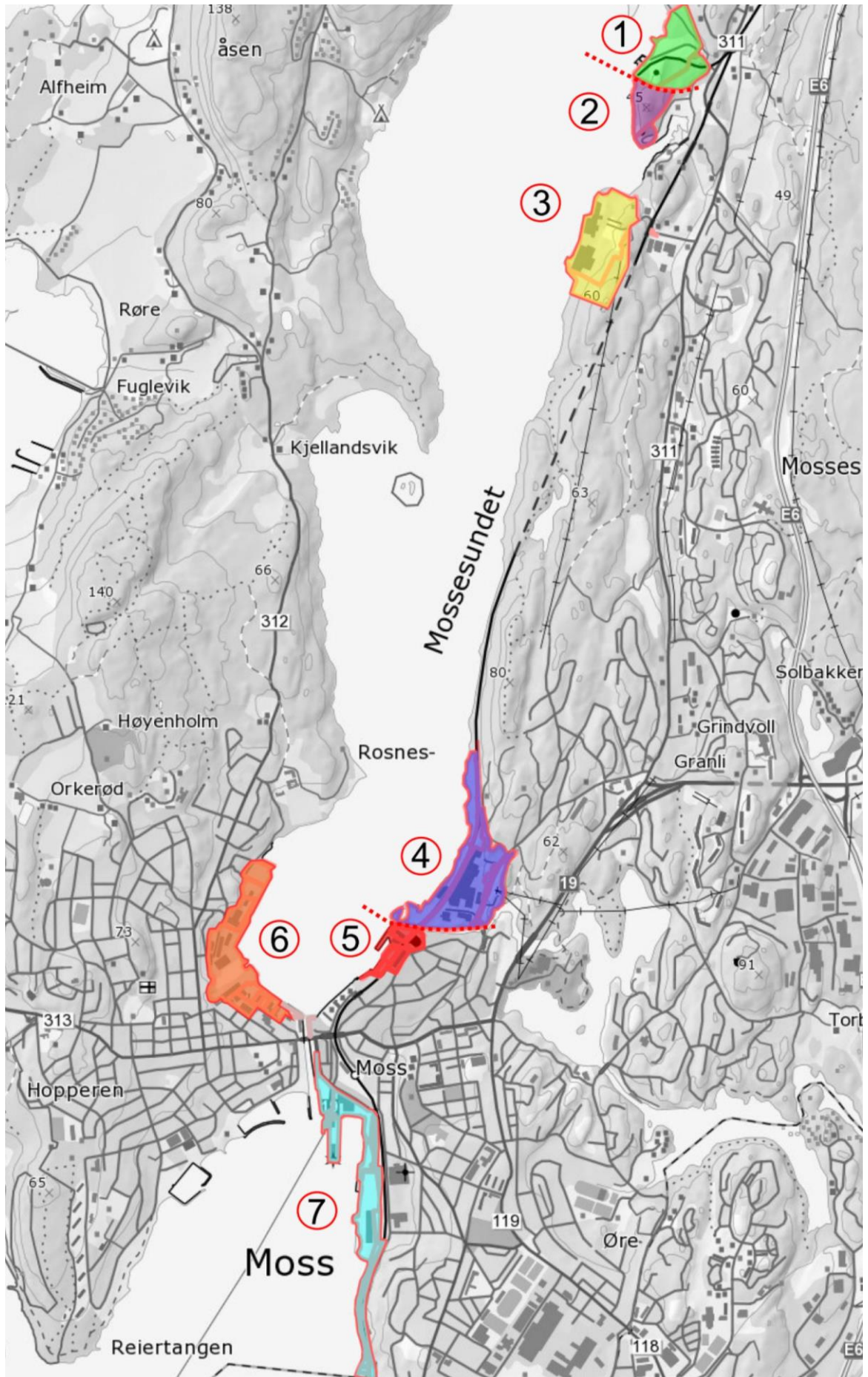
Annet: NSO skal ha vurdert å flytte virksomheten til Grenland. Arealer er foreslått transformert til bolig, og det er satt i gang planarbeid for dette. Boligområdet Sjøhagen ligger forholdsvis nær industriarealene. Området er tidligere vurdert som containerhavn for Oslofjorden i en statlig utredning (Østmo-utvalget). Kulpebukta litt nord for området er et svært viktig rekreasjonsområde for blant annet bading og båtliv.

3.2 Kambo - Dynea

Her er det bare en spesialkai for anløp av skip med våtbulk, der lossing skjer i rør. Ingen kaiflate som på en tradisjonell laste- og lossekai. Kaien på Dynea har god dybde, men er ellers gammel og til dels sterkt korrodert. Området har gode anløpsforhold utover at det er nærhet til småbåtanlegg.

Bruker: Dynea AS, som driver med ulike kjemiske produkter. På Dyneas anlegg på Kambo er det beskjeden aktivitet, med svært få biler som laster metanol fra tankanlegget for transport videre til Lillestrøm. Kun den ene tanken på anlegget er i bruk i dag. Virksomheten skal ha ønsket å flytte til Sætre i Hurum.

Det er stor høydeforskjell i området, og åsen bak næringsområdet er avsatt til friluftsmål i reguleringsplan.



Oversikt over de vurderte arealene

3.3 Kambo – Fellekjøpet

På Fellekjøpet er det to kaier. Kai syd er 45 meter med dybder foran kai på minimum 10 meter. Kai nord er 55 meter med dybder foran kai på minimum 8,5 meter.

Begge kaier er spesialtilpasset virksomheten på Fellekjøpet med lasteanlegg for kornprodukter og lignende. Dimensjonerende laster for disse kaier følger normale standardkrav for tyngre trafikkaier.

Byggeår og kaienes standard er ikke kjent.

Bruker: Fellekjøpet Agri, som produserer kraftfor, samt pakker og distribuerer gjødsel. Det er nylig gjennomført store investeringer i produksjonsanlegget. Virksomheten krever store lagervolumer.

Eurofins Food & Agro Testing Norway AS har sitt hovedlaboratorium for mat- og landbruksanalyser like østenfor Fellekjøpets anlegg. Dette er også en virksomhet som utvider.

3.4 Verket

Dagens dypvannskai består av to deler: En gammel del med 125 meter kaifront og en ny del med 45 meter kaifront.

Byggeår for ny del: 1999

Lengde: 45m samt fortøyningspunkt (dykdalb) nord for kaien. Det er lagt til grunn en maks båt lengde på ca. 65m ved prosjektering, men det er normalt mulig å anløpe med båter på 100 - 150 meter (ved bruk av ekstra fortøyningspunkt på nordsiden av kai)

Tilstand: Meget god. Lagerbygning er i god stand, bygget samtidig med kaien.

Bruk i dag: G. C. Rieber har en kontrakt på kai og lager. Rieber driver med import og distribusjon av saltprodukter.

Det gamle kaianlegget, med 125 meter kaifront, er i svært dårlig stand. Søndre del har delvis rast ut. Dagens bruker ser det ikke som forsvarlig å bruke denne kaien, som anses som kondemnabel.

Status etter havne- og farvannsloven eller andre aktuelle regelverk:
Oppgradering til ISPS-standard vil kreve investeringer.

Vegadkomsten går fra Osloveien, gjennom fabrikkområdet på Verket og under jernbanen ved Mosseelva. Undergangen er lav og trang, og krever tidvis utpumping av flom- og overflatevann. Jernbanetraseen som går gjennom området vil bli lagt om med bygging av dobbeltspor Sandbukta – Såstad, sannsynligvis tidlig på 2020-tallet.

Høegh Eiendom AS har igangsatt arbeid med områderegulering for Verket. I hovedsak legges det opp til boliger, men også til næring med innslag av industriell virksomhet. Det er signalisert at dette vil bli en langvarig plan- og utbyggingsprosess.

3.5 Mølla

Byggeår: Ukjent

Lengde ytterkai: 153m

Lengde innerkaier: 2 kaier a 90m

Tilstand: God

Bruk: Ordinær bruk for lossing av råvarer til Lantmännen Cerealias anlegg. Cerealia produserer kornprodukter. Virksomheten innebærer lagring av store volumer.

Kommentarer: Kaianlegg leies av andre aktører ved behov, blant annet Aker. Anlegget er noe vanskelig tilgjengelig fra landsiden, fordi trafikken må inn på produksjonsområde til Cerealia

Jernbanen går gjennom området. Det er ikke avklart hva som skal skje med jernbanetraseen når jernbanen legges om i løpet av det neste tiåret.

3.6 Jeløy

Området på Jeløy inneholder to kaier: For Aker Solutions og Moss Næringspark Jeløy ANS.

Aker Solutions:

Byggeår: Ukjent

Lengde: 170m (den delen som leies av Aker Solutions)

Tilstand: Ukjent, med til dels stort vedlikeholds- og reparasjonsbehov. Det foreligger et tilsynskrav fra Arbeidstilsynet, som blant annet gjelder sikring av arbeidere på kai.

Bruk: Lasting og lossing av kabel og råvarer for kabelproduksjon

Moss Næringspark Jeløy (Jeløy Strandpark):

Kaien er trolig en tradisjonell konstruert kai med prosjekterte aksellaster på 2 - 4 tonn per m².

Den egner seg til normal trafikkaibruk, men neppe til spesiallaster og tyngre konstruksjoner med høy punktlast, som kan kreves for leveranser til offshore.

3.7 Moss Havn

Kaien på Værlebryggen har stort vedlikeholdsbehov, med redusert belastning. Kransporet langs kaien kan benyttes til noe tyngre laster på grunn av ekstra peler der. I dag benyttes kaien på innsiden til tømmerlagring og for eksport, og import av avfall til forbrenningsanlegg i Oslo.

Containerkaien, som er hovedkaien i Moss havn er bygget over to perioder. Første byggetrinn sto ferdig i 1995 med 75 meter kai og kranspor. Kaien ble forlenget til 150 meter i 2007. Det er kranspor for tyngre kraner på hele kailengden, med en operativ gantry containerkran.

Kaien er dimensjonert for tung last etter standard dimensjoneringslaster. Kaien er i god stand.

Innerst i Værlebukta er det to ro-ro kaier som tidligere er brukt til ferjetrafikk (utenlands ferjer). Disse er i dårlig forfatning og brukes ikke på ro-ro last.

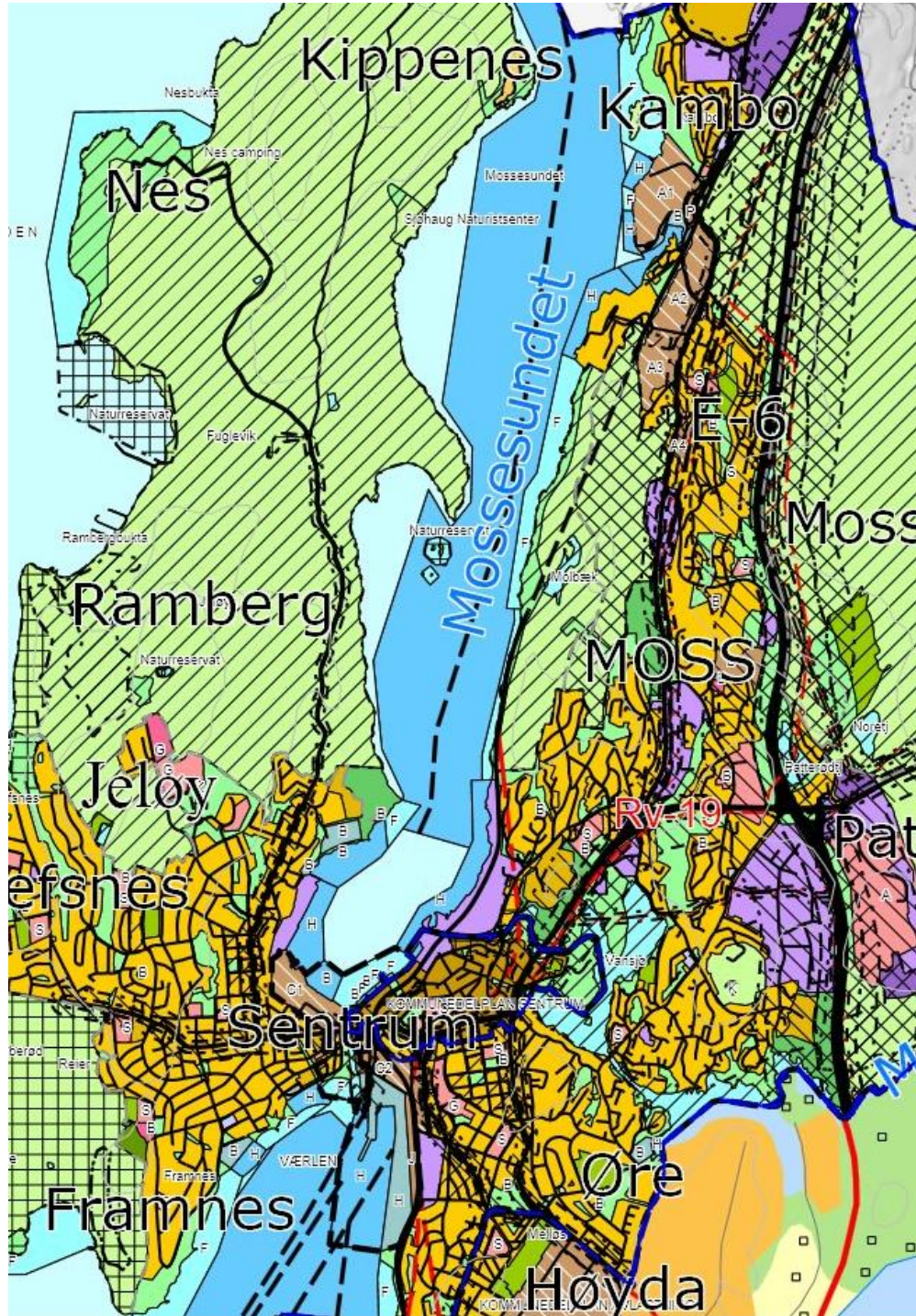
Det er to tilpassede ro-ro ferjekaier syd ved Mossekanalen som er tilpasset rederiet Bastø Fosen sine bilferjer på strekningen Moss-Horten. Anlegget i Moss eies av staten ved Statens vegvesen. Det er viktig å holde begge kaiene operative over året, og sårbarheten ved vedlikehold og skader er stor for opprettholdelse av trafikkregulariteten. Det planlegges et tredje ferjeleie for å styrke kapasitet og redusere driftsmessig sårbarhet.

Moss Havn KF eier og disponerer omlag 100.000 m² i trafikkterminalen. Det meste er dedikert til containerhåndtering. To store lager brukes til tredjepartslogistikk. Syd på terminalen er det diverse bulklaster, hovedsakelig til bedriften Rockwool.

Trafikkterminalen er godkjent som ISPS terminal, og har normal åpningstid fra kl 0700-1600. Det kan foregå aktivitet innenfor terminalen hele døgnet.

Dagens logistikk består av containere til og fra lokale og regionale logistikkbedrifter, og er en av landets største på denne virksomheten. Trafikkhavnen tilbyr annen omlastingsvirksomhet innenfor de rammer havna har. I dag er det hovedsakelig tørrbulk, Waste til forbrenningsanlegg, tømmer og ymse prosjektlaster.

Moss kommune har startet planarbeid og lagt frem planprogram for områdeplan for Moss Havn. Planen kan trolig vedtas mot sommeren 2015. Det legges opp til å utvide havna mot sør ved utfylling i sjøen. Deler av eksisterende havneområde kan omdisponeres til ny jernbanestasjon med knutepunktutvikling, ny hovedveg og omlegging av fergehavna. Det legges ikke opp til vesentlig annen næringsvirksomhet enn den transportrelaterte.



Utsnitt av kommuneplanens arealdel for de aktuelle områdene

4. VURDERING

På grunnlag av det registrerte behovet for næringsområder med dypvannskai, de aktuelle områdenes egnethet, innspill fra eiere og interessenter samt byutviklingsinteresser har prosjektgruppen gjort en samlet vurdering av de sju områdene:

4.1 Kambo – NSO

På grunn av nærheten til boligområdene og Kulpebukta samt NSO's ønsker om å omdisponere arealet til boliger i en helhetlig utvikling av Kambo, synes det lite aktuelt å legge opp til ny industrivirksomhet innenfor NSO-delen av Kambo.

4.2 Kambo – Dynea

Dynea ønsker å flytte sitt anlegg til Sætre i Hurum og utvikle eiendommen på Kambo til boligformål i en helhetlig utvikling av Kambo. Som industriområde er arealet som ligger direkte til sjøen forholdsvis lite, og det er både konfliktfylt og lite hensiktsmessig å bygge oppover i åsen bak dagens anlegg. Muligheten i dette området ligger sannsynligvis i å ta ut steinmasser av åsen og bygge industrianlegg i fjellhall. Behovet for steinmasser i Mosseregionen er stort.

Kaianlegget har sannsynligvis liten verdi for de fleste typer industrivirksomheter, og må eventuelt forbedres. Dette kan vurderes gjennomført samtidig med noe utfylling i sjøen. Det er gode dybder og egnede grunnforhold for bygging av ny trafikkai her, men sjøarealet er begrenset. Det kan bli mulig å få gjennomført utvikling av infrastrukturen i forbindelse med at Moss havn får behov for avlastning for Moss Havn i anleggsperioden. Området bør sees i sammenheng med egnede bakarealer for industri i nærheten.

Eventuell konflikt med småbåthavna må vurderes nærmere.

4.3 Kambo - felleskjøpet

Innenfor det området som har kaitilgang i dag er det svært lite ledig landareal. Det er lite som tyder på at Felleskjøpet Agri ønsker å flytte virksomheten.

En mulighet kan være å utvide kaianlegget sørover. Her er imidlertid sjødybden mindre enn lengre nord, slik at det ville ha blitt nødvendig med større utfyllinger eller utdyping for skip med stor dypgående. Landarealet ut mot Mossesundet mellom Moss by og byggeområdene på Kambo er avsatt til LNF-områder med ulike hensyn, og er delvis tenkt som et langsiktig utviklingsområde for boliger. Sjøarealene er avsatt til friluftsliv. Det kan antas at en utvidelse av havne- og næringsarealer i dette området vil være konfliktfylt.

4.4 Verket

Höegh Eiendom AS legger i utgangspunktet ikke opp til havnerettet industriell virksomhet på permanent basis i sine planer. Dette begrunnes med at topografien vil gjøre det vanskelig å oppnå sammenhengende flater på kainivået. Det er også vanskelige grunnforhold for utfylling i sjøen. Det er lagt opp til et offentlig byrom ut mot sjøen foran det verneverdige bygget "Salen". Dette vil vanskeliggjøre næringsutvikling i forbindelse med kaiene.

Selv om Verket har en god infrastruktur og er egnet for videre industriutvikling, planlegges området nå som en integrert del av sentrumsutviklingen i Moss med større funksjonsblanding og flere formål. De konkrete planene for området vil avgjøre i hvilken utstrekning det vil være aktuelt å opprettholde dypvannskaianlegget over lengre tid.

4.5 Lantmännen

Arealet er i stor grad utnyttet, og ligger svært nær boligbebyggelse. Utvidelse av kaianlegget eller industriområdet på land er ikke aktuelt, men dagens industrivirksomhet må gis nødvendige rammevilkår for fortsatt drift.

4.6 Jeløy

Det vil være en grense for hvor nær Kanalen det bør etableres industri og havnevirksomhet. For øvrig anses potensialet i området å være stort, slik at antall arbeidsplasser bør kunne doubles. Med utfylling i Mossebukta vil potensialet økes ytterligere. Merkantilbygg/Moss Næringspark Jeløy har startet en planprosess med sikte på å utvide arealet ved utfylling i sjø med opp til 65 daa.

4.7 Moss Havn

I de planene som legges for havna kan det gjøres en nærmere vurdering av hvilken rolle havna spiller i nærings- og industrisammenheng, og om den kan utvikles videre.

5. ANBEFALING

Vurderingene i kapittel 4 tilsier at det er to av kaiområdene som peker seg ut som særlig viktige for videreutvikling av dypvannskaianlegg og sjørelatert næringsutvikling på permanent basis:

1. Jeløy
2. Moss havn

1. Jeløy

Utvikling av olje- og gassrelatert næring samt maritim produksjonsindustri vil enklest kunne skje på Jeløy. Eieren av Moss Næringspark Jeløy er villig til å investere for å utvikle området for eksisterende selskaper og tilby tilpassede fasiliteter for bedrifter som ønsker å etablere ny produksjon.

I denne forbindelse bør det også vurderes utfylling for å få mer areal på land og for å forbedre kaiforholdene. Merkantilbygg har startet prosess for innvinning av opp mot 65 daa i dette området.

2. Moss havn

Det kan i igangsatte arbeidet med områdeplan vurderes om arealer på havna skal disponeres til sjørelatertindustriutvikling. Det kan også vurderes om havna skal tilby transportmuligheter for industrimiljøer i tillegg til containertransport.

I tillegg vurderes følgende kaiområder som aktuelle for fortsatt drift i en **overgangsfase**:

3. Dynea

Av hensyn til den samlede områdeutviklingen på Kambo og området begrensede utstrekning anses Dyneaområdet lite aktuelt for dypvannskaiutvikling på permanent basis. I en overgangsfase bør anlegget vurderes som aktuelt for omlasting og utskipping av eventuelle steinmasser til Moss havn, eller andre transportfunksjoner som er forenlig med infrastrukturen og omgivelsene.

4. Verket

Av hensyn til den samlede utviklingen av Moss sentrum og de konkrete planene for områdeutviklingen anses Verket som lite aktuelt for dypvannskaiutvikling på permanent basis. I en overgangsfase bør anlegget kunne benyttes til videre industri- og næringsutvikling på Verket.