



Tønsberg kommune Eiendomsutvikling

Saksbehandler: Geir Viksand
Direkte telefon: 33 34 82 44
Vår ref.: 18/44636
Arkiv:
Deres ref.:

MOTTATT
19 JUL 2018

Dato: 25.06.2018

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.:	S.BCH.
20 JUL 2018	
S.NR.:	/
ARKIVKODE:	AVSKREVET:

Søknad om helt fritak fra reglene om havnekapital etter havne- og farvannsloven

1.0 Innledning

Tønsberg kommune er en by i vekst og har som mål å «styrke Tønsberg sentrum som bo- og oppvekstmiljø, nærings- handels- og kultursentrum». Kommunedelplan for Tønsberg sentrum – Byplan 2014-2026 («Byplanen») fokuserer på hvordan kommunen kan tilrettelegge best mulig for bærekraftig utvikling gjennom blant annet fortetting og transformasjon av områder, ivaretagelse av det historiske sentrum, etablering av sammenhengende grønne lunger, og gjennom effektive, trafikk sikre og miljøvennlige transportløsninger.

En betydelig andel av havnevesenets eiendommer vil etter all sannsynlighet gjennomgå en større transformasjon de nærmeste tiår, fra nærings- og industriformål til en ny urban anvendelse. De viktigste transformasjonsområdene ligger langs kanalen med Stensarmen som det største sammenhengende området. Det er kun en mindre andel av disse eiendommene som er knyttet til havnevesenets drift. Fremtidige planer vil medføre omdisponering av eiendom, grensejusteringer og formålsendringer. En byutvikling vil kreve kommunale investeringer i form av sosial- og teknisk infrastruktur, parkanlegg og andre formål som kommer fellesskapet til gode.

Kommunens vedtatte havnestrategi fra 2012 (BY-068/12) legger opp til en nedskalering av havnevirksomheten på Stensarmen. Det er videre vedtatt at kran og kaifront skal beholdes for å ivareta sentrale brukeres behov. Formålet med strategien er å legge ned havnevirksomheten som bidrar til støv og støy i sentrum, og legge til rette for å ta i mot mindre varer som er forenlig med boligutvikling og ønsket transformasjon av området.

Med henvisning til ovenstående søker Tønsberg kommune med dette om helt fritak fra reglene om havne- og farvannsloven av 17.april 2009 nr 19 § 50. Søknaden gjelder for hele havnekapitalen, eiendomskapital og fondsavsetninger. Tønsberg havn er en lokal havn som ikke har noen regional eller nasjonal betydning, og man ønsker å behandle havnas eiendommer samlet. Det søkes om å benytte midlene til allmenntilretteleggende formål, i forbindelse med byutvikling, som kommer fellesskapet til gode.

I det følgende vil vi redegjøre for en nærmere begrunnelse for søknaden og hva havnekapitalen tenkes disponert til.

2.0 Havne- og farvannslovens § 50 og dens forarbeider

Det søkes om dispensasjon fra reglene om bruk av havnekapital. Bestemmelsen lyder slik:

«Departementet kan etter søknad fra en kommune gjøre vedtak om at en havn helt eller delvis skal få fritak fra reglene om havnekapital i dette kapitlet. Ved avgjørelsen av om fritak skal gis, skal det legges vekt på transporthensyn og nærings- og miljømessige konsekvenser. Første punktum gjelder ikke for havner som er trafikknutepunkt med vesentlig betydning utenfor kommunen.

Ved fritak etter første ledd skal det som hovedregel stilles vilkår om bruk av havnekapitalen til havnevirksomhet, om deltakelse i interkommunalt havnesamarbeid eller om bruk av havnekapitalen til andre formål som fremmer sjøtransport.

Departementet kan i særlige tilfelle gi tillatelse til at hele eller deler av havnekapitalen brukes til allmennyttige formål.

Departementet skal høre berørte organisasjoner og etater før det treffer vedtak om fritak. Kommunens søknad om fritak etter første ledd skal redegjøre for hvordan arealer, eiendommer og andre midler som inngår i havnekapitalen tenkes disponert.»

Den prosess og det system som lovgiver har lagt opp til med søknad om fritak, omtales blant annet i Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) på side 126:

«Departementet tilrår i stedet at det foretas en styrt og målrettet avgrensning av hvilke havner som bør ha havnekapital. En slik «skritt for skritt» tilnærming gjennom søknader fra kommunene kan gi mulighet for en gradvis tilpasning av den infrastrukturen som staten bør rette sine ressurser og oppmerksomhet mot. Prosessen bør baseres på kommunalt initiativ gjennom en ordning med søknad om fritak fra reglene om havnekapitalen. Departementet har på denne bakgrunn kommet til at det bør innføres en generell adgang til å søke om fritak fra reglene om havnekapitalen i den enkelte havn, uavhengig av kommunens videre intensjoner om videre drift, men slik at det som hovedregel skal stilles vilkår om at hele deler av havnekapitalen skal brukes til havnevirksomhet eller andre formål som fremmer sjøverts ferdsel. En slik fritaksregel vil kunne utløse lokalt initiativ og stimulere til debatt rundt en havns plassering i det regionale og nasjonale transportnettverket.»

Tønsberg kommune sin søknad oppfattes å være i samsvar med de prinsipper og det system som lovgiver har lagt opp til hva gjelder havne- og farvannsloven § 50.

3.0 Tønsberg havn, utvikling og status

3.1 Kort om Tønsberg havn og dagens virksomhet

Tønsberg har lang historie som sjøfartsby, men den kommersielle havnevirksomheten har imidlertid hatt mindre betydning for Tønsbergregionens næringsliv generelt de senere år. Godstrafikken over den kommunale havna i Tønsberg er beskjedne, med forholdsvis få årlige anløp. I hovedsak er dette bygningsvarer som losses og mellomlagres på stedet.

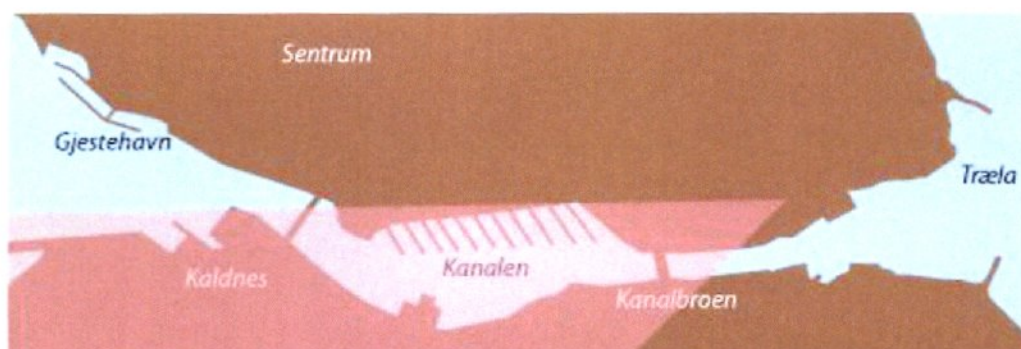
Tønsberg havn har to hovedkaier i Tønsberg sentrum; Kanalkaiene og Tollbodkaien:

Kanalkaiene, beliggende ved Stensarmen, er hovedhavna for kommersiell trafikk. Det er dette området som vil gjennomgå en større transformasjon til bolig- og næringsformål, og som er omtalt i søknaden. Det er gjennom kommunedelplan for sentrum og kommunens havnestrategi vedtatt at denne havnen skal nedskaleres.

Kaien på mottatt side - Nøtterøysiden av Kanalen - er forbeholdt charterbåter og venteplass for broåpning.



Flyfoto over Stensarmen og dagens godshavn. Kaien mot kanalen i sør er blant annet kai for charterbåt som frakter befolkning og turister ut til øyene.

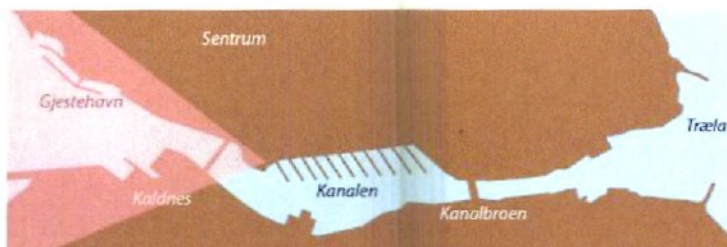


Kanalbrygga sett mot Kanalbrua og Tønsberg sentrum.

Tollbodkaien, beliggende ved Tønsberg Brygge med restauranter og hoteller, er kai for kommersielle anløp som ikke fører last. Dette er persontransport med turistbåter, charterbåter og cruiseskip og andre større fartøy som marinefartøyer etc. Området vest for Tollbodkaien er byens gjestehavn.



Flyfoto over Tønsberg brygge og gjestehavna for båtturistene.



Gangbrua og Tollbodkaien

I tillegg til ovennevnte finnes det tre andre større, private kaier: ScanRopes tidligere kai på «Nøtterøysiden av kanalen», innenfor kanalbrua, Agility Group på Kaldnes, og Slagentangen, beliggende ut mot Oslofjorden, som er eiet og drevet av ESSO. Agility Group har festeavtale

med privat grunneier. Denne er sagt opp, og grunneier er i dialog med Tønsberg kommune om transformasjon av området til bolig- og næringsformål.

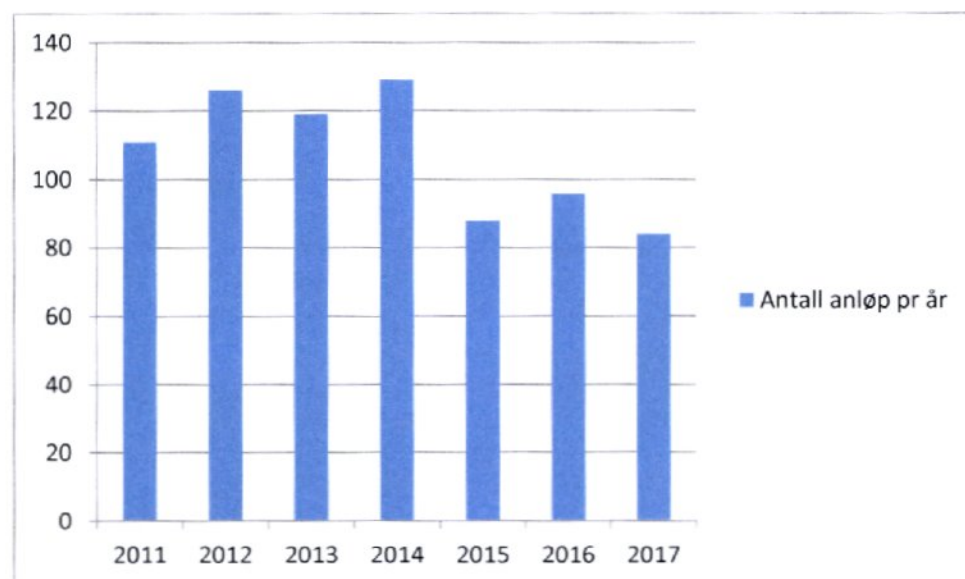
Organisering og oppgaver

Havnemyndigheten er organisert som en del av kommuneadministrasjonen, som en egen virksomhet under teknisk sektor. Dagens virksomhet omfatter i hovedsak:

- Tilsyn med farled og egen farled som ikke ligger under kystverket.
- Tilby infrastruktur for import/eksport av last.
- Utleie av kaiplasser og arealer til lasting og lossing, samt mellomlagring av gods
- Tilby havnetjenester (kranoperasjoner, ismeldinger vannfylling, utleie av lagerplass, småbåthavn, m.m.)
- Vedlikehold av kaier/flytebrygger

3.2 Godsstrømmer og godstrafikk

Tønsberg havn (kommunale delen på Stensarmen) er en lokal havn som mottar gods for omlasting og videresalg til et lokalt/regionalt marked. Havna har ingen knutepunktfunksjon, og eksporten er tilnærmet lik null. Gods over havna er stykkgoods og bulklast. Skipene kommer fra Oslo, Danmark, Svelvik (Verket, Svelviksand), Vestlandet og diverse sporadisk fra Nord Europa. Diagrammet viser en oversikt over årlige anløp fra 2011 og til med 3.kvartal 2017.



Anløp som ankommer havna er hovedsakelig gods i form av sand, grus og sementvarer til Unicon AS, Svelviksand AS og Lämminkainen, tyngre bygningsvarer/bygningsstein til BMC AS, samt forurensede masser til Lindum AS. Av de ca 76.000 tonnene bulk som ble losset over kai i fjor, gikk ca 54000 tonn til Unicon AS ved Freste pukkverk i Re kommune (ca 11 km fra Tønsberg sentrum) og til Rygg avfallsdeponi i Tønsberg (ca 10 -12 km fra sentrum). Godset fraktes videre på lastebil, enten via Nedre Langgate gjennom sentrum eller Ringveien mot øst. De resterende tonn med bulklast som ankom kaien i fjor, gikk via transportbånd på kaien til Svelviksand AS, som har utsalg av sand på Stensarmen.

De største brukerne av godshavna er Unicon AS, Svelviksand AS (Stangegruppen), og BMC AS. Selskapene hadde tilsammen 68 anløp i 2017, 67 anløp i 2016 og 57 anløp i 2015.

ScanRope har tidligere benyttet seg av den kommunale kaia på Stensarmen, på grunn av dybde og maksimumsstørrelse på skip som kan passere kanalbrua. Fra 2015 har det vært synkende aktivitet på ScanRope. Driften er avviklet, og kommunens tjenester er ikke lenger benyttet.

3.3 Tønsberg kommunes havnestrategi

I kommunedelplan for Stensarmen fra 2009 ble planformålet endret fra havne- og industriområde til kombinert bolig- og næringsområde. Dette forutsatte avvikling av havnevirksomheten. I 2008 vedtok kommunen blant annet at *«De deler av Tønsbergs havnevirksomhet på Stensarmen som ikke på en god måte lar seg kombinere med byutvikling, søkes flyttet til Vallø.»*

Tønsberg kommunes havnestrategi ble vedtatt av bystyret i 2012, BY-068/12:

1. *Dagens havneaktivitet på Stensarmen avvikles i hovedsak. Kran tilhørende kaifront beholdes for å ivareta sentrale brukeres behov.*
2. *Eventuell havn- og næringsetablering tas opp i forbindelse med rullering av kommuneplanen.*

Kopi av bystyresak med vedtak er vedlegg 1.

Ved kommuneplanrullering i 2015, s.37, vedtatt 08.02.2016, sier planen følgende:

«Det legges ikke opp til noen tradisjonell havn og havnedrift i Tønsberg kommune gjennom denne arealdelen. Det er dypvannskai på Vallø (A10) som er avsatt til havn, og videre bruk av denne vil være et tema i en fremtidig områdeplan. Det skal vurderes om det innenfor byplanområdet skal være mulig med ilandføring av større konstruksjoner og noe havnevirksomhet.»

Det er ESSO som eier området på Vallø, og forhandlinger om erverv av tomt har ikke ført frem. Vallø har ikke den mest ideelle beliggenheten for en ny godshavn på grunn av infrastruktur. Deler av fylkesveien fra Vallø mot Presterød går gjennom et etablert boligområde og er blant annet skolevei for barn. I kommuneplanens arealdel 2014-2026 er store deler av området nå avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål, herunder fremtidig boligformål. ESSO er i gang med å rydde området for forurensende masser.

3.4 Havneutredning

Tønsberg kommune utarbeidet en havneutredning i 2011 som ga grunnlag for ny havnestrategi i 2012. Formålet var å utrede konsekvensene for alternativ lokalisering, interkommunalt samarbeid eller en ytterligere begrensning av havneaktivitet. Havneutredningen ble utarbeidet av Norconsult AS og følger som vedlegg 2.

Samfunnsmessige konsekvenser

Lokaliseringen av havnen på Stensarmen er historisk betinget. I henhold til havneutredningen er Stensarmen ingen god beliggenhet for en fremtidig godshavn. Havnen ligger svært sentralt i byen, og har få utviklingsmuligheter. På grunn av dybde ved kai og andre begrensninger i farleden, er kanalen ikke egnet for større trafikk med skip av noen størrelse.

I henhold til havneutredningen synes det ikke å være grunnlag for interkommunalt samarbeid om havneutbygging, da Larvik allerede er etablert som regional havn med Vestfold-kommunene som sitt hovedmarkedsområde. Horten kommune anses å være den mest nærliggende eventuelle samarbeidspart, men både Horten og Tønsberg mangler nødvendige arealer for å kunne vokse i de respektive markeder. Begge er lokalisert inntil bysentrum.

Containervirksomhet er tidligere overført til Larvik. Larvik havn har fått en stadig viktigere rolle som en regional havn og knutepunkt for godstrafikken mellom sjø og land. Havnen har følgende visjon: «*Larvik Havn skal utvikles til den miljømessig foretrukne havn på vestsiden av Oslofjorden, og derigjennom bidra positivt til styrking av regionens næringsliv*». Havnen er Norges nest største containerhavn, og samlede godsmengder over havnen økte med 24 % i 2017. Havnekapasiteten i Larvik har den siste tiden økt med 80 mål nye havneareal og 230 meter nye kaier. Videre er en godsterminal for jernbane i Larvik under etablering. (Kilde: larvik.havn.no, Larvik Havn KF, 2016 årsrapport).

Nasjonal havnestrategi (2015) har som mål å styrke sjøtransporten ved blant annet å legge til rette for sterkere og mer robuste havner som kan styrke konkurranseevnen gjennom økt transportkvalitet og/eller lavere pris enn andre transportalternativer. Tønsberg havn er en liten havn, og en nedskalering av denne vil neppe ha store samfunnsmessige konsekvenser. Larvik havn har allerede overtatt store deler av havnevirksomheten, og anses som et regionalt knutepunkt.

Konsekvenser for det lokale næringslivet

Havneutredningen fra 2011 konkluderer med at en avvikling av havna betyr lite for næringslivet mer generelt. Godsmengdene over Tønsberg havn er beskjedent og godsmengdene har liten betydning i et overordnet perspektiv. Logistikkmessig er det en god løsning at varestrømmene går over andre større havner, noe som er i tråd med nasjonale mål for sjøtransporten. Stange Eiendom AS fester tomteområde, ca 7500 m², nær havna av havnevesenet. Påstående kontorbygg er utleid til Norbetong og Metode Renhold. Resterende tomtegrunn leies ut til Norbetong og Svelviksand AS (datterselskap av Stange Eiendom AS) som har sandutsalg på tomten. Tønsberg kommune er i dialog med fester om utkjøp av tomten, da denne kan være aktuell for et nytt bybad.

BMC leier pr i dag kontorlokaler av havnevesenet og har i de siste år hatt gjennomsnittlig anløp på 20 pr år. Ved nedskalering av Tønsberg havn og transformasjon av Stensarmen vil selskapet måtte finne en annen lokalisering. I et markedsmøte i 2010, i forbindelse med havneutredningen, uttalte selskapet at Larvik havn ville være det mest aktuelle alternativet, men at dette ikke er ønskelig.

Konsekvenser for transport og miljø

Larvik havn ligger sør for Tønsberg havn. Reisetid med bil (E-18) er ca 30 minutter. Det meste av trafikken fra Tønsberg havn skal videre på bil. Biltrafikken går gjennom Tønsberg sentrum. En flytting av havnevirksomhet fra Tønsberg til Larvik kan ikke anses å få vesentlige transport- eller næringsmessige konsekvenser. Larvik havn har god infrastruktur til E-18 (avstand ca 2 km) og en overføring/flytting av deler av havnevirksomhet fra Tønsberg til Larvik vil neppe ha noen negative miljøvirkninger. Avstand mellom Tønsberg havn og nærmeste avkjøring til E-18 mot nord og sør er rundt 9 km.

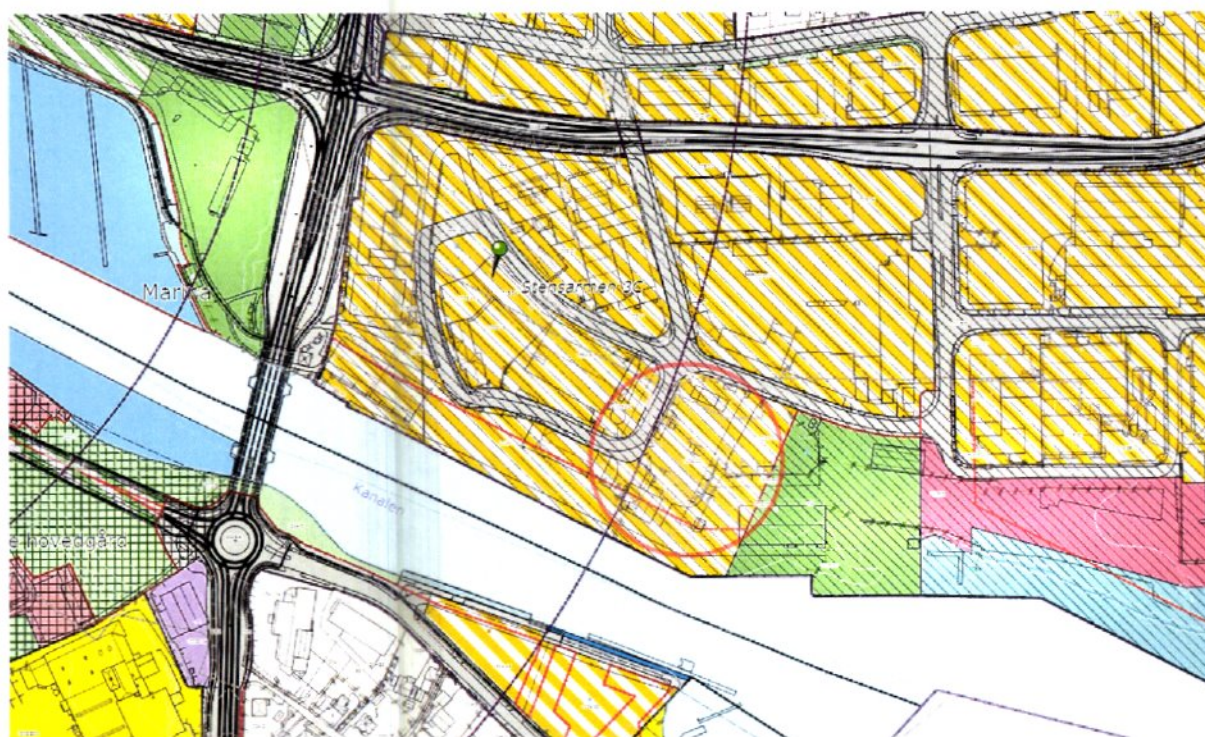
3.5 Gjeldende plangrunnlag

Kommunedelplan for sentrum – Byplan 2014-2026 (vedlegg 3) legger føringer for arealbruken knyttet til havnevesenets eiendommer langs kanalen og på Stensarmen. Tønsberg kommune ønsker å legge til rette for utvikling av Tønsberg sentrum etter byplanen, samt ivareta de kommunale arealer som skal tilrettelegges for allmennheten. En boligutvikling på Stensarmen er ikke forenlig med dagens havnevirksomhet. For å få gjennomført planen, må havnevirksomhet som generer støv og støy avvikles.

Stensarmen har et totalt areal på ca 200 dekar. Området inneholder per i dag storvarehandel, som bilforretninger, møbler, byggevarer og elektronikk, kontorer og lagervirksomhet i tillegg til

havnevirksomhet. Rundt 40 dekar av området er havneområde, resterende areal er festet bort av kommune og havn med unntak av et par eiendommer som har selveiertomt. Byplanen legger opp til transformasjon av området til en ny bydel med bolig, næring og offentlig og privat tjenesteyting.

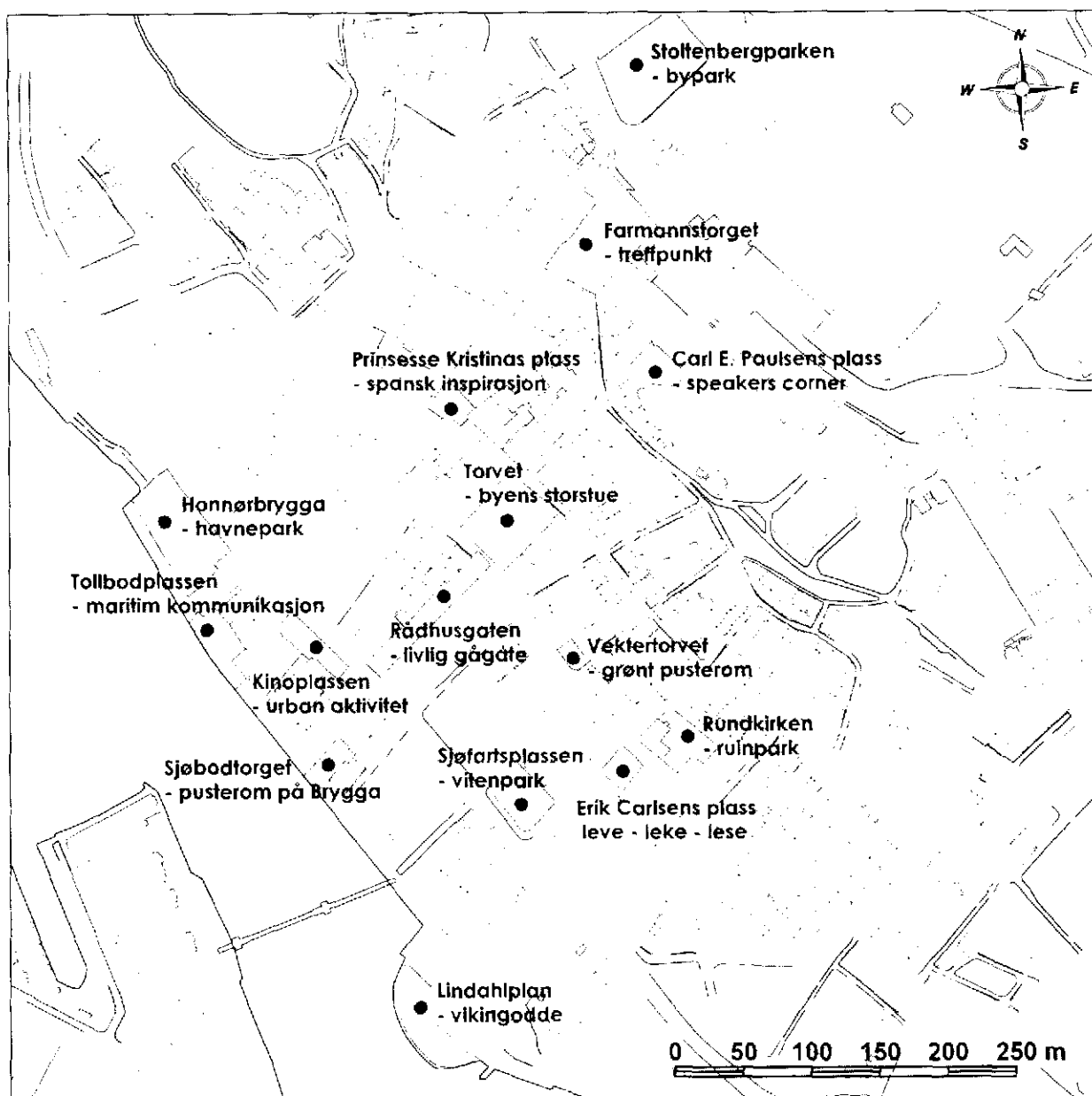
Kommunen ønsker blant annet å etablere et innendørs bybad med tilhørende bystrand i området, samt vurdere mulighet for å etablere en mindre småbåthavn. Området skal i henhold til planbeskrivelsen knyttes opp til en grønn bydelspark, hvor det innenfor parkområdet skal tilrettelegges for havnevirksomhet i et begrenset omfang. Kran og kaifront skal beholdes for å ivareta sentrale brukeres behov. På bakgrunn av innspill fra Kystverket er det i Byplanens utfyllende bestemmelser lagt føringer for bruken av kran og at området skal sikres med mobil inngjerding ved bruk. Som tidligere nevnt, er et av tomtealternativene for nytt bybad havnevesenets tomt mot kanalen, vest for området som i byplanen er avsatt til parkområde. Deler av det aktuelle området (som inntegnet på kartet under) er bortfestet, og planene forutsetter at man kan komme til enighet med fester om innløsning av festekontrakten.



Tønsberg kommunes byromsstrategi, vedtatt i bystyret 19.04.2017, legger føringer for fremtidig utvikling av 15 byrom i Tønsberg sentrum (vedlegg 4). Strategien definerer visjoner, målsetninger og tiltak for å «*styrke mangfoldet i Tønsberg sentrum og dyrke frem en egen identitet i de ulike byrommene. Heve kvaliteten og aktivisere områdene.*» Strategien inneholder blant annet tiltak for byrom som ligger ved Tønsberg Brygges promenade. Grunnen eies av kommunekassen:

- Honnørbrygga ligger i nærheten av gjestehavna og Brygga, og har i den senere tid blitt benyttet til parkering. Mål for plassen er å skape en ny havnepark for å fremdyrke nærheten til byfjorden, samt bli et bindeledd mellom kanalpromenaden og grønn akse gjennom byen.
- Tollbodplassen er anløpssted for rute- og turistbåter. Mål for plassen er å formidle det som skjer i Tønsberg.
- Sjøbodtorget ligger midt mellom restauranter på Brygga og ønskes oppgradert til en plass for lek og opphold.

- Lindahlplan har den senere tid vært benyttet til bygging av vikingskip. Mål for plassen er historieformidling og aktivitet, samt kanalpromenade langs med vannet.



4.0 Nærmere om regelverkets anvendelse på denne søknaden

Tønsberg havn er hovedsakelig en havn for det lokale næringslivet, og er ikke å anse som et «trafikkknutepunkt med vesentlig betydning utenfor kommunen». I vedtatte kommunedelplan for sentrum er havnevirksomheten nedskalert, og havnevirksomhet som ikke er forenlig med boligutvikling ønskes bort. Dagens godshavn er lokalisert nær bysentrum. En utvidet havnevirksomhet i området vil gi økt trafikkbelastning gjennom Tønsberg sentrum som ikke er ønskelig. Det anses at deler av havnevirksomhet som kan overføres til en nærliggende, større havn, ikke vil få nærings-, transport- eller miljømessige konsekvenser.

Vilkårene for å kunne gi et fritak etter Havne- og farvannslovens § 50 anføres for å være oppfylt.

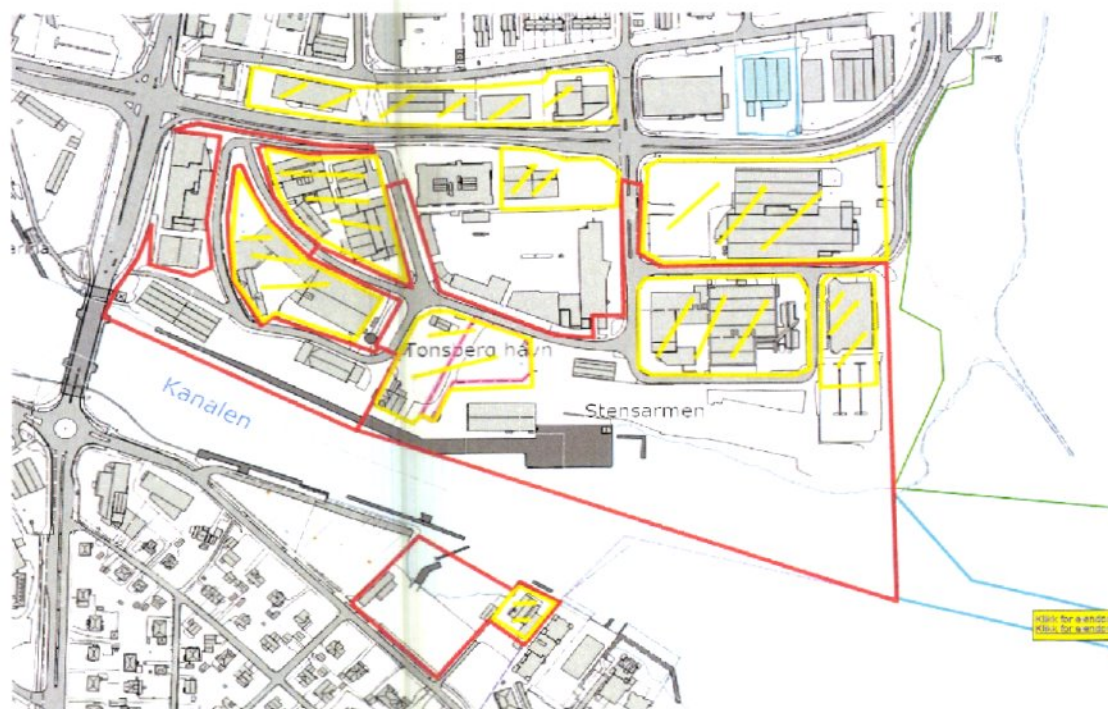
Spørsmålet ved denne søknaden er om det skal stilles vilkår, og i såfall hvilke for å påse at «*hele eller deler av havnekapitalen brukes til havnevirksomhet eller andre formål som fremmer sjøverts ferdsel*».

Loven åpner imidlertid opp for at de frigjorte midler i sin helhet kan brukes til «allmenntilgode formål», formål som kommer kommunens innbyggere eller befolkningen generelt til gode i samsvar med kommunens prioriteringer.

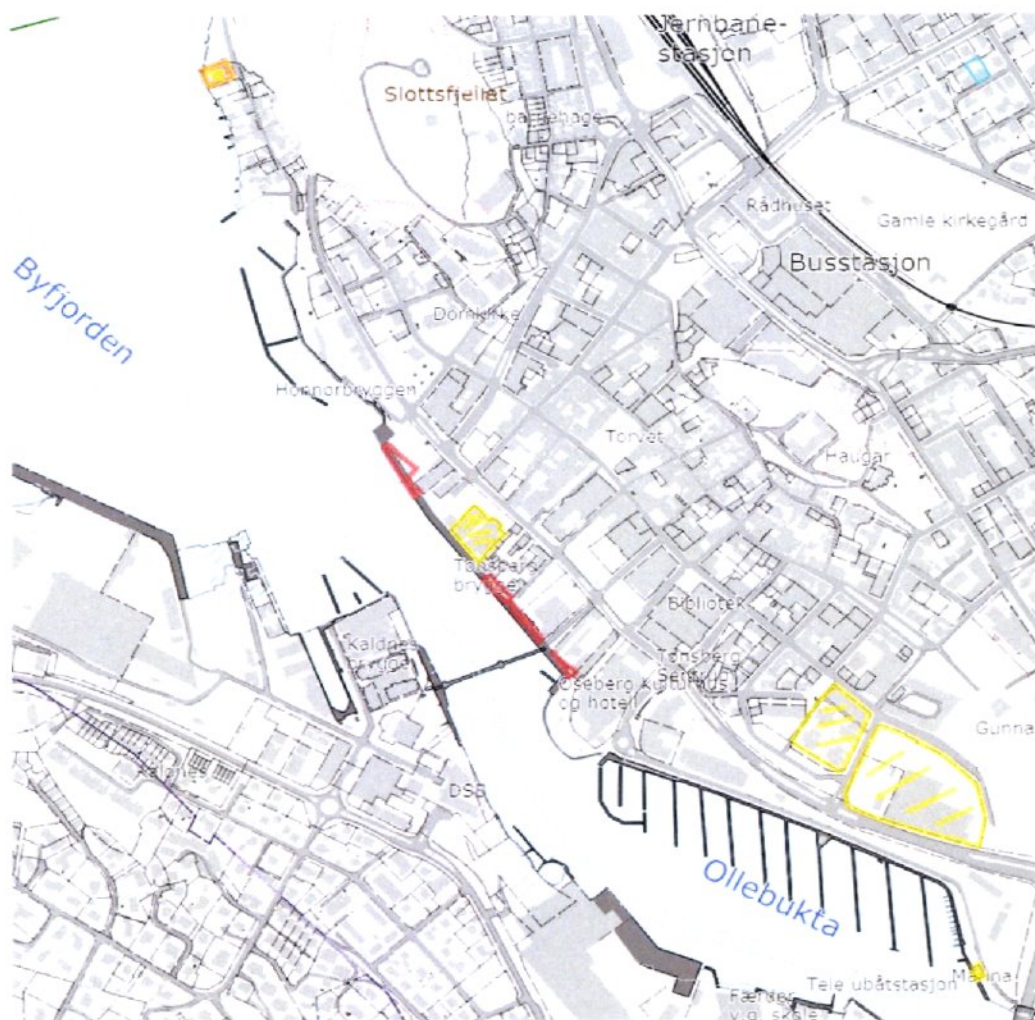
5.0 Oversikt over eiendommer som inngår i havnekapitalen

Havnekapitalen før og etter 2010

En vesentlig del av arealet på Stensarmen og langs kanalen tilhører havnekassen. En stor andel av eiendommene er bortfestet til nærings- og industriformål. Tønsberg kommune har hjemmelen til de fleste av eiendommene, men festeinntektene har «i alle år» tilfalt havnekassen. Det er gjort søk i egne arkiver og innhentet informasjon fra digitalarkivet og Kartverket. Ut i fra saksreferater i arkivet ser det ut til at flere av eiendommene finansiert av havnekassen, det er foretatt makebytte mellom kommune og havn, og det er gjort utfylling og utvidelse av areal på Stensarmen som er bekostet av havnekassen. Kommunen og havnekassen hadde adskilte regnskaper før 2010 og det konkluderes med at eierforholdene etter regnskapene er riktige. Excelark med oversikt over eiendommene som tilhører havnekassen følger av vedlegg 5. Nedenunder vises kartutsnitt over havnekassens eiendommer. Eiendom innenfor rød ramme eies av havnekassen. Eiendom skravert med gult er bortfestet av havnevesenet til nærings- og industriformål.



(Kartutsnitt over Stensarmen og kanalkaiene)



(Kartutsnitt over byfjorden)

Havnekassens årlige festeinntekter er cirka 7 millioner kroner pr år. Festeinntektene avsettes årlig i fond. I tillegg til festeinntektene kommer andre inntekter fra utleie av bygg og arealer, som pr 31.12.2017 utgjorde rundt 3,5 millioner. Balanseregnskapet pr 31.12.2017 viser at havnekassen har over 66 millioner kroner plassert i bundet og ubundet investeringsfond (vedlegg 6).

Markedsverdien av havnekassens eiendommer, basert på nåverdien av nåværende feste- og utleieinntekter og ut i fra dagens formål, anslås å ligge et sted mellom kr 350-400 millioner kroner.

6.0 Nærmere om hvordan havnekapitalen tenkes disponert og til hvilke formål

For å kunne delta og legge til rette for utvikling av Stensarmen, er kommunen avhengig av at kapital som er bundet opp i de bortfestede eiendommene kan frigjøres og benyttes til å realisere ønskede tiltak.

Midler fra frigjort havnekapital tenkes disponert til gjennomføring av de tiltak som fremkommer av vedtatte byplan og byromstrategi etter kommunens prioriteringer. Eksempel på tiltak vil være:

- Tomt til bybad
- Sammenhengende kaipromenade på begge sider av kanalen.
- Utvikling Stensarmen i henhold til Byplanen; opparbeidelse av bystrand, bydelspark, småbåthavn, infrastruktur.
- Oppgradering av byrom i henhold til vedtatte byromsstrategi.

Bruken knyttes i all hovedsak til allmennnyttige formål som kommer fellesskapet generelt til gode. Tønsberg kommune skal fortsatt forvalte, drifte, vedlikeholde og utvikle kaifronter og kaianløp til en mindre godshavn for det lokale næringslivet, samt for charterbåter/cruiseskip og byens gjestehavn.

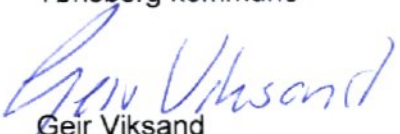
7.0 Oppsummering

Tønsberg havn er ikke å anse som et trafikkknutepunkt med vesentlig betydning utenfor kommunen. Havnen har få utviklingsmuligheter og ingen andre områder som er aktuelle for utvikling av en ny havn. Larvik havn har pr i dag en sterk posisjon som regional knutepunkthavn, og har infrastruktur og utviklingsmuligheter for videre vekst. En nedskalering av Tønsberg havn vil etter vårt syn ikke ha betydning for fremtidige intermodale transportløsninger. Færre, større og mer effektive havner er i tråd med de nasjonale mål for sjøtransporten.

Innholdet i denne søknaden med tilhørende vedlegg viser etter vår oppfatning at det er grunnlag for å gi helt fritak fra reglene om havnekapitalen med hjemmel i Havne- og farvannsloven § 50. Midlene vil i sin helhet bli brukt til allmennnyttige formål i sentrums- og havneområdet som kommer innbyggerne eller befolkningen generelt til gode, etter kommunens prioriteringer. Det bes om at det gis helt fritak på denne bakgrunn.

Dersom det er noen spørsmål til søknaden eller det er behov for ytterligere informasjon, kan Christin Barstad kontaktes på telefon 900 43 269 eller e-post: cbar@tonsberg.kommune.no.

Med hilsen
Tønsberg kommune



Geir Viksand
rådmann



Christin Barstad
Rådgiver

Vedlegg

Vedlegg 1: Tønsberg kommunes havnestrategi. Revidert 2012.

Vedlegg 2: Tønsberg Havn – Havneutredning og ny havnestrategi

Vedlegg 3: Kommunedelplan for sentrum – Byplan 2014-2026, Planbeskrivelse

Vedlegg 4: «Byliv for alle» - Byromsstrategi for Tønsberg sentrum

Vedlegg 5: Oversikt over eiendom som tilhører havnekassen

Vedlegg 6: Årsregnskap pr 31.12.2017

Vedlegg 7: Sak med påført vedtak: «Søknad om helt fritak fra reglene om havnekapital etter Havne- og farvannsloven §50»