

Vedlegg 1**Tønsberg kommune**

JournalpostID 12/170

Saksbehandler:
Geir Viksand, telefon: 33 34 80 55
Rådmannen

Tønsberg kommunes havnestrategi. Revidert 2012

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Utvalg for finans, plan og næring	05.03.2012	022/12
Havnestyret	05.03.2012	006/12
Utvalg for finans, plan og næring	16.04.2012	026/12
Havnestyret	16.04.2012	008/12
Havnestyret	11.06.2012	013/12
Utvalg for finans, plan og næring	11.06.2012	048/12
Bystyret	19.06.2012	068/12

Rådmannens innstilling

1. Dagens havneaktivitet på Stensamen avvikles i hovedsak. Kran og tilhørende kaifront beholdes til å ivareta sentrale brukeres behov..
2. Eventuell havn –og næringsetablering på Vallø tas opp i forbindelse med rullering av kommuneplanen.

05.03.2012 Utvalg for finans, plan og næring

Møtebehandling:

Saken utsettes til neste møte 16. april 2012.

FPN-022/12 Vedtak:

Saken utsettes til neste møte 16. april 2012.

05.03.2012 Havnestyret

Møtebehandling:

Saken utsettes til neste møte 16. april 2012.

HAVN-006/12 Vedtak:

Saken utsettes til neste møte 16. april 2012.

16.04.2012 Havnestyret

Møtebehandling:

Moldvær foreslo saken utsatt. Behandles før sommer 2012.

Forslaget enst. Vedtatt.

Etter dette har Havnestyret fattet slikt vedtak:

HAVN-008/12 Vedtak:

Saken utsettes. Behandles før sommer 2012.

16.04.2012 Utvalg for finans, plan og næring

Møtebehandling:

Moldvær foreslo saken utsatt. Behandles før sommer 2012.

Forslaget enst. Vedtatt.

Etter dette har FPN fattet slikt vedtak:

FPN-026/12 Vedtak:

Saken utsettes. Behandles før sommer 2012.

11.06.2012 Havnestyret

Møtebehandling:

Per Martin Aamodt (A) ba om å få sin habilitert vurdert.

Per Martin Aamodt ble enstemmig funnet inhabil i denne saken.

Skarstad (Krf) foreslo å ta ut "på Vallø" i innstillingens kt. 2.

Viken (SV) foreslo som nytt pkt. 1: Dagens havneaktivitet på Stensarmeen godkjennes i henhold til nytt alternativ 5. Kran og tilhørende kaifront beholdes til å ivareta sentrale brukeres behov. (Alt. 5 legges inn i saken som nytt vedlegg før den går til FPN og bystyret.)

Ved alt.vot. ble rådmannens innstilling pkt. 1 vedtatt med 6 mot 4 stemmer gitt Vikens forslag (Fevang, Viken, Moldvær, Erga).

Ved alt.vot. pkt. 2 ble Skarstads forslag enst. Vedtatt.

Etter dette har Havnestyret fattet slikt vedtak:

HAVN-013/12 Vedtak:

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

11.06.2012 Utvalg for finans, plan og næring

Møtebehandling:

Per Martin Amodt fratrådte som inhabil.

Skarstad (Krf) foreslo å ta ut "på Vallø" i innstillingens kt. 2.

Viken (SV) foreslo som nytt pkt. 1: Dagens havneaktivitet på Stensarmeen godkjennes i henhold til nytt alternativ 5. Kran og tilhørende kaifront beholdes til å ivareta sentrale brukeres behov. (Alt. 5 legges inn i saken som nytt vedlegg før den går til FPN og bystyret.)

Ved alt.vot. ble rådmannens innstilling pkt. 1 vedtatt med 6 mot 4 stemmer gitt Vikens forslag (Fevang, Viken, Moldvær, Erga).

Ved alt.vot. pkt. 2 ble Skarstads forslag enst. Vedtatt.

Etter dette fremmer FPN slik innstilling for bystyret:

FPN-048/12 Vedtak:

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

19.06.2012 Bystyret

Møtebehandling:

Per Martin Aamodt (A) ba om å få sin habilitert vurdert.

Per Martin Aamodt ble enstemmig funnet inhabil i denne saken og fratrådte.

Brith Fjalestad (A) orienterte om komitearbeidet.

Sannes Vika (SV) fremmet SVs forslag i FPN:

Nytt pkt. 1:

Dagens havneaktivitet på Stensarmeen godkjennes i henhold til nytt alternativ 5. Kran og tilhørende kaifront beholdes til å ivareta sentrale brukeres behov.

Innstillingens pkt. 2 enst. Vedtatt.

Ved alt.vot. pkt. 1 ble innstillingen vedtatt med 31 mot 7 stemmer gitt forslaget fra SV.

Etter dette har bystyret fattet slikt vedtak:

BY-068/12 Vedtak:

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

Kortversjon – hva saken gjelder:

Bakgrunnen for saken er at godshavnvirksomheten i Kanalen og Stensarmen må reduseres/legges ned, som følge av vedtatt kommunedelplan om byutvikling på Stensarmen. Alternativ lokalisering av denne delen av havnevirksomheten på Vallø er svært usikkert. FPN vedtok derfor å gjennomføre en havneutredning som skal danne grunnlag for ny havnestrategi.

Vedlegg:

Vedlegg:

Dok.dato	Dok.id	Tittel
05.02.2012	329589	Rapport-2011-10-18.pdf
05.02.2012	329590	Byutvikling - acf_111018.pdf
05.02.2012	329591	Alternativ 4.pdf
21.05.2012	359772	Tønsberg havn - utviklingsstrategi for behandling i FPN
09:43:54		
23.05.2012	348120	Vs: Fwd: Mulig nedleggelse av Tønsberg havn - Innspill til møte i Havnestyret
12.06.2012	363969	Utbygging Stensarmen.pdf
12.06.2012	363968	Vs: Skisse, havneområdet - alt. 5

Dokumenter i saksmappen:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottaker	Tittel
3	I	14.04.2012	Lindum AS	Mulig nedleggelse av Tønsberg havn - Innspill til møte i Havnestyret
4	U	23.04.2012	Lindum AS	Mulig nedleggelse av Tønsberg havn - Innspill til møte i Havnestyret
2	I	18.05.2012	Parker Scanrope AS	Tønsberg havn - utviklingsstrategi for behandling i FPN
5	U	28.05.2012	Parker Scanrope AS	Tønsberg havn - utviklingsstrategi for behandling i FPN
6	X	11.06.2012		Vs: Skisse, havneområdet

Innledning/bakgrunn:

I Havnestyre (sak 004/10) og FPN (sak 029/10) ble det gitt et mandat for å utarbeide en havneutredning og en ny havnestrategi:

Mandat

Det skal utarbeides en havneutredning der nye rammebetingelser legges til grunn. Utredningen skal bunne ut i en ny havnestrategi for Tønsberg. Muligheten for å etablere havnevirksomhet på Vallø må avklares. Dessuten bør utredningen fremme flere alternative lokaliseringer for en fremtidig havn i Tønsberg, herunder lokalisering av Maxit (Leca)

Det utarbeides en havneutredning der følgende vurderes:

- Havnenes betydning for næringsutvikling i Tønsbergregionen.
- Havnen i et regionsenterperspektiv
- Sjøtransport som et fremtidig miljøvennlig transportalternativ.
- Alternative lokalisering av havnevirksomhet.
- Utfordring for dagens vegsystem.
- Økonomiske konsekvenser

Organisering av arbeidet

Arbeidet med havnestrategien er ledet av Britt Fjalestad (saksordfører). Arbeidsgruppen har ellers bestått av Bent Moldvær (leder Havnestyret), Rita Regbo/ Christopher log von Krogh, Per Svennar og Geir Viksand. Eirik Wiggen fra Norconsult har stått for utredningsarbeidet.

Arbeidsgruppen bestilte en tilleggsutredning for å i større grad belyse byutviklingsmuligheter, spesielt knyttet til fortsatt begrenset havnedrift kombinert med boligutvikling.

Faktagrunnlag:

Godstransporten over den lokale godshavna i Tønsberg er liten, og i hovedsak er det bygningsvarer som losses og mellomlagres her. Det er også noe bulktransport knyttet til Norbetongs anlegg på Stensarmen. ScanRope og Grenland Offshore bruker havnas tjenester ved enkelte skipninger. Tønsberg har i dag ingen containertrafikk.

Den lille containertrafikken som var, ble for noen år siden "overført" til Larvik havn, som er bygget ut til å bli en stor regional knutepunkthavn for gods. For Tønsbergs næringsliv har Larvik fått en stadig viktigere rolle som regionalhavn, i takt med utbyggingen og trafikkveksten i Larvik. Av containerhavnene i Oslofjorden er Larvik den nest største, etter Oslo, og hadde i 2009 over 16 % av dette markedet. For næringslivet og brukerne er størrelsen av meget stor betydning, da dette sikrer effektiv godshåndtering og gode forbindelser med andre havner, blant annet de store containerterminalene i Europa.

Spørsmålet om ny lokal godshavn er vurdert med utgangspunkt i et sett av evalueringskriterier: Nasjonale mål og regional havnestruktur: Nasjonale mål tilsier at det ikke bør etableres noen større godshavn i Tønsberg. Næringslivet har allerede tilpasset seg en situasjon uten "egen" havn, Larvik fyller rolle som regional knutepunkthavn på en god måte, og for Oslofjorden er det i dag en betydelig overkapasitet på infrastrukturen.

Byutvikling: Det er et felles trekk for mange byer at godshavner flyttes ut fra sentrale områder, som så blir gjenstand for transformasjon til andre formål. Nærheten og den attraktive beliggenheten ved sjøen gjør at Stensarmen er egnet for sentrumsutvikling, med boliger i kombinasjon med kontor og forretning. Hensynet til boligmiljøet gjør at godshavnvirksomhet begrenses eller helt utelukkes. En eventuell havneetablering på Vallø må også vurderes i byutviklingssammenheng. Denne utredningen blir et innspill i den kommuneplanrulleringen som nå er i gang.

Lokale markeder og kunder: Dagens brukere av havnas tjenester må legge om sin virksomhet. Dersom virksomheten kan flyttes over til Vallø er det et godt alternativ for disse, i forhold til nedlegging av lokal godshavn. Det store bildet er at Tønsbergs næringsliv har tilpasset seg utviklingen, og bruker Larvik og andre større havner for sine transporter.

Trafikale konsekvenser: Utflyttingen fra Stensarmen gir positive virkninger for trafikkavvikling og miljø i nærliggende områder. I forhold til dagens situasjon vil godstrafikk til og fra Vallø påvirke

lokalmiljøet negativt, men økt trafikk i det lokale veinettet vil bli en konsekvens uansett hva man velger av utbyggingsformål på Vallø.

Samfunnsøkonomi: Det vurderes som samfunnsøkonomisk positivt at lager- og transportvirksomhet flyttes fra denne sentrale delen av byen, og erstattes av boliger, kontor og forretning. Salg av eiendommer på Stenarmen kan benyttes til formål med høyere samfunnsøkonomisk avkastning.

Konklusjonen og anbefalingene i utredningen er følgende:

Valg av alternativ (ingen havn eller ny havn) betyr lite for næringslivet mer generelt. Logistikkmessig er det en god løsning at varestrømmene går over andre og større havner, og det er i tråd med nasjonale mål for sjøtransporten. Det er lite som tilsier at en ny lokal havn som erstatning for godshavna på Stensarmen er en kritisk sak for sjøtransporten eller næringslivet.

Rettslig grunnlag:

Lov om havner og farvann

Forholdet til kommuneplanen:

- Den kommersielle havnedriften i Tønsberg havn skal styrkes og spesialiseres i samsvar med markedets og brukernes behov.
- Gjestehavnen skal oppgraderes for å møte nye behov.
- Det utredes muligheten for å flytte deler av havnevirksomheten til Vallø.

Målene i gjeldende kommuneplan forutsetter flytting av kommersiell havnedrift til Vallø, da kommuneplanen samtidig legger til rette for transformasjon av Stensarmen. Endringer i havnestrategien i tråd med denne sak må inngå i rullering av kommuneplanen.

Vurderinger:

I følge vedtaket i FPN sak 029/10 skal følgende forhold utredes:

- Havnenes betydning for næringsutvikling i Tønsbergregionen.
- Havnen i et regionsenterperspektiv
- Sjøtransport som et fremtidig miljøvennlig transportalternativ.
- Alternative lokalisering av havnevirksomhet.
- Utfordring for dagens vegsystem.
- Økonomiske konsekvenser

I tillegg har arbeidsgruppen vurdert havneplassering i et byutviklingsperspektiv.

Havnens betydning for næringsutvikling i Tønsbergregionen

Tønsberg har lang tradisjon for sjøfart og næringen har hatt stor betydning for næringsutviklingen. Dette er ikke lenger tilfelle. Det er i dag kun tre store bedrifter som er direkte havnerelatert. Esso, Scan Rope og Grenland Group. Alle løser sitt havnebehov på egen grunn, men spesielt Scanroope og i noen tilfelle Grenland Group benytter havnen på Stensarmen. Øvrig virksomhet på Stenarmen er knyttet til omlastning og mellomlagring, og kan fint finne andre alternativer uten at det får konsekvenser for Tønsbergs næringsutvikling. En større satsning på næringsutvikling basert på havn og sjøtransport vil kreve store arealer og dette er utfordrende hvis ikke Vallø er et alternativ.

Havnen i et regionsenterperspektiv

Larvik havn har i dag en sterk posisjon som regional knutepunkthavn, og Larvik har i dag en infrastruktur som gjør at markedet selv vil forsterke denne posisjonen. Tønsberg har verken areal eller infrastruktur som gjør kommunen egnet som lokalisering av en større knutepunkthavn. Det er for øvrig tilstrekkelig regional havnekapasitet i Oslofjordområdet i dag.

Sjøtransport som et fremtidig miljømessig transportalternativ

Det er et mål i Nasjonal Transportplan at sjøtransporten skal ha en viktig rolle i transportsystemet, spesielt av miljømessige hensyn. Det er imidlertid viktig i med effektiv havnetransport knyttet til spesielt jernbane og også god fremkost til hovedvegssystemene.

Alternativ lokalisering av havnevirksomhet

Det er vurdert tre alternativer for havnevirksomhet i Tønsbergregionen.

Interkommunalt samarbeid med Horten: Dersom Horten ønsket å utvikle Langgrunn til et alternativt havneområde kunne det vært aktuelt å inngå et interkommunalt samarbeid om utvikling av dette alternativet. Det er nå mer sannsynlig at Horten vil utvikle Langgrunnen til et næringsområde og beholde havnet på dagens område, hvor det er små utvidelsesmuligheter. Dette alternativet er derfor ikke utredet videre.

Det har kommet innspill til kommunen om et område nær Slagentangen som kan være egnet til ny havn. Dette vil imidlertid bety store investeringer.

Som i tidligere strategiprosess i 2007, er det nok også nå kun det tidligere oljeraffineriområdet på Vallø som fremstår som et mulig alternativ for en lokal godshavn. Vallø har ikke en beliggenhet som gjør den egnet for noen større oppgaver, men den kan dekke behovet for en godshavn nær det lokale markedet. Situasjonen omkring Vallø er fremdeles ikke avklart, da de nødvendige forhandlinger med ESSO så langt ikke er gjennomført. ESSO arbeider fremdeles med kartlegging av forurensningene på Vallø og vil utarbeide en tiltaksplan. Før det arbeidet er ferdig, er det ikke aktuelt med beslutninger om salg av Vallø. Valløs attraktive beliggenhet for f.eks boliger og store kostnader knyttet til rensing av grunn tilsier at Vallø blir svært dyrt å erverve. Det blir således også et økonomisk prioriteringsspørsmål.

Utfordring for dagens vegtrafikk

Dagens godshavn på Stensarmen har en lite heldig lokalisering ut fra trafikkhensyn, da havna ligger nær inntil bysentrum. Vegnettet i området er sterkt belastet i rushtiden. Ved alternativet med havn på Vallø, vil belastningen øke på Valløveien. Trafikkøkningen blir imidlertid langt lavere enn om området benyttes alternativt til boliger.

Økonomiske konsekvenser

En avvikling av havneaktivitet på Stensarmen vil frigjøre areal til boliger og kontor iht kommunedelplanen. Området langs kanalen er svært attraktivt, og vil kunne omsettes til svært høye priser. Den økonomiske verdien av området er så høy at det ikke kan forsvare den økonomiske aktiviteten dagens havnevirksomhet generer.

Kommunen vil i henhold til den nye havne- og farvannslov ha forvaltningsansvar og myndighet innenfor kommunens grenser, dvs planleggingsområdet etter plan- og bygningsloven. Staten beholder forvaltningsansvar og myndighet for hoved- og biled som går gjennom kommunens sjøområde, og det overordnede ansvar for navigasjonsinstallasjoner. For en havn som Tønsberg vil hovedled og biled stoppe ved inngangen til havneområdet. Statens ansvar for hovedled og biled innenfor et havneområde er begrenset til etablering og utbedring av leden, mens øvrig forvaltningsansvar tilligger kommunen. Avgiftssystemet er også endret i den nye loven. Bare Anløpsavgiften beholdes (med noen endringer). Havnens inntekter for bruk av havneinnretninger m.m. gjøres mer markedsorientert (fra 1. jan. 2011), dvs det åpnes for øket fleksibilitet ved prissetting av havnens tjenester. Færre anløp betyr mindre inntekter for å dekke pålagte forvaltningsoppgaver i havneområdet.

Havnekapitalen er den formuesmassen som hører til havnekassen når den nye loven trer i kraft, samt inntekter fra tjenester og ytelser knyttet til havnevirksomhet og anløpsavgift.

Havnekapitalen kan ikke nyttes til andre formål enn havnevirksomhet, herunder drift, vedlikehold, utbedring, utbygging og utvikling, samt utøvelse av offentlig myndighet etter bestemmelsene i loven (§48). I § 50 går loven nærmere inn på fritak fra reglene om havnekapital. En havn kan helt

eller delvis få fritak fra reglene om havnekapitalen. Ved avgjørelsen skal det legges vekt på transporthensyn og nærings- og miljømessige konsekvenser. Det skal da som hovedregel stilles vilkår om bruken av havnekapitalen til havnevirksomhet, om deltakelse i interkommunalt havnesamarbeid, eller andre formål som fremmer sjøtransport. I særlige tilfelle kan departementet gi tillatelse til at havnekapital brukes til allmennnyttig formål.

En vesentlig del av arealet på Stensarmen tilhører sannsynligvis havnekassen. I hjemmelsboken står imidlertid Tønsberg kommune oppført som hjemmelshaver på en rekke av tomterne, men det er havnevesenet som innhenter festeavgiftene. Det foretas en juridisk vurdering om hjemmelsforholdene.

Dersom havnekassen er hjemmelshaver, innebærer det at et eventuelt salg av eiendommer på Stensarmen kun kan benyttes til havneformål hvis ikke fritak iht §50 kommer til anvendelse. Det ligger likevel sterke begrensninger til anvendelsen. Skal midlene kunne benyttes til allmennnyttige formål krever det særlige tilfelle, men det har ikke lyktes oss å få noen uttalelse på hva slike særlige tilfelle omfatter.

Byutvikling

Stensarmen er i kommunedelplanen sett som et transformasjonsområde fra havn og industri til bolig og kontor. Stensarmens nærhet til sentrum gjør det egnet i et byutviklingsperspektiv. Boligutvikling er imidlertid uforenlig med dagens havneaktivitet. Denne aktiviteten er derfor nedtonet i kommunedelplanen. Fra planbeskrivelsen (sak 098/09) heter det: "Det er imidlertid en forutsetning for utvikling av boliger at dagens havnerelaterte virksomhet flyttes fra Stensarmen. Gjenværende havneområde kan brukes til turistbåter og lignende."

Selv turistbåter kan være en utfordring å samlokalisere med boligutvikling, da dette kan skape en stor grad av tilførsel og parkering. Det er i kommunedelplanen lagt inn et nokså bredt belte for havn for å ivareta dette behovet.

Under planprosessen er det vurdert et alternativ der portalkrana på Stensarmen kan beholdes, da denne er en ressurs for næringslivet i Tønsberg. Viktige bedrifter nytter seg av kran-tjenester i dag, og det antas at det også i fremtiden vil være etterspørsel etter slike tjenester. Fra havnevesenets side ble det derfor foreslått visse endringer i den arealbruken som var vedtatt gjennom KDP. Havneområdet burde utvidet østover, til Måkeveien, slik at portalkran og ro/ro-rampe kan beholdes som en ressurs i havna en tid fremover. Som kompensasjon for areal til byutvikling, kan arealet langs kanalen mot Kanalbroen gjøres smalere. I så fall vil ikke arealet kunne benyttes som kai for større turistbåter som krever større trafikk. Dette kan imidlertid løses andre steder, f. eks Kaldnes. Et smalt havneområde kan ta i mot mindre chartertrafikk.

Havnesjefens vurdering er at alternativ 3 der havneområde fra og med kran, og frem til knekken på kanalkaien med innenforliggende spedisjonsbygg, er minimum for å kunne ta imot et skip med gods til det lokale næringsliv. Dette er også vesentlig for å kunne utnytte Ro-ro rampen til det den er bygd for.

Den skisserte løsningen (alternativ 3) kan komme i konflikt med en fullstendig transformasjon til bolig langs kanalen. Dersom det angitte område (Byutvikling med trafikkhavn for passasjerer og gods) der havnevirksomheten med portalkran, terminalbygg og ro-ro-rampen opprettholdes, hindrer dette et helhetlig boligområde langs kanalen. Området må inngjerdes for å ivareta sikkerhet. For mye aktivitet vil generere støy som kan komme i konflikt med boligformål. Det vil også ødelegge for muligheten for sammenhengene gang- og sykkelvei langs kanalen.

Det foreslås derfor at terminalbygget fjernes/ombygges til annet formål. Det betyr at det kun er kranen som benyttes til spesielle behov, og at dette løses med mobil inngjerding, (alternativ 4). Kranen skal kun benyttes til omlasting til lekter og kun på dagstid. Det må settes bestemmelse som ivaretar dette i reguleringsplanen.

Det presiseres at skissene, alternativ 1-4 kun viser mulig arrondering og ikke konkret forslag til bebygging.

Frigjort kapital fra salg av eiendommer på Stensarmen kan benyttes til å kjøpe areal på Vallø som kan benyttes til havn og annen næring. Det er imidlertid en rekke utfordringer knyttet til denne type benyttelse av areal nært et etablert boligområde. Dette må vurderes i forbindelse med rullering av kommuneplanen. Et annet spørsmål er om det er fornuftig å benytte så mye kapital til å erverve et område som i hovedsak kan benyttes til begrenset havnevirksomhet. Alternativ anvendelse av frigjorte midler må utredes ut fra Havne – og farmvannslovens §50.

Alternative løsninger:

Utredningen viser flere alternativer. Disse vil imidlertid være uforenlig med transformasjon av Stensarmen til boliger. Gjeldende kommunedelplan er imidlertid forenlig med boliger, men ivaretar ikke mulighet til å opprettholde kranen.

Videre behandling:

Havnestrategien vedtas i bystyret. Konklusjonene må legges som premiss i arbeidet med ny kommuneplan.

Tønsberg,

Geir Viksand
rådmann

Per Svennar
virksomhetsleder