



Tønsberg kommune



Tønsberg Havn
HAVNEUTREDNING OG NY HAVNESTRATEGI

18.10.2011
Norconsult AS

FORORD

Tønsberg kommune startet høsten 2010 arbeidet med en havneutredning, som skal gi grunnlag for en ny havnestrategi. Kommunedelplanen for Stensarmen fra 2009 har som forutsetning for planlagt byutvikling på Stensarmen at store deler av havnevirksomheten flyttes. Godshavnas virksomhet og industrien på stedet er ikke forenlig med en ønsket byutvikling, med stort innslag av boliger.

Tønsberg kommune har derfor besluttet å gjennomføre en ny havneutredning, som grunnlag for en ny havnestrategi (jfr. vedtak i Havnestyret og Utvalg for finans, plan og næring).

Arbeidet er ledet av en kommunal prosjektgruppe, med følgende medlemmer: Geir M. Viksand (leder), Bent Moldvær (FrP), Brith Fjalestad (AP), Per Sennar (Tønsberg Havn) og Rita Regbo (arealplan).

Norconsult AS er engasjert som konsulent, og har utarbeidet havneutredningen. Oppdragsleder har vært cand.real. Eirik Wiggen. M.ark. Anette C. Flygansvær har utarbeidet tilleggssutredningen om byutvikling på Stensarmen. Jan Erik Netter har vært Norconsults underkonsulent i arbeidet.

Tønsberg, 18. oktober 2011

Brith Fjalestad
saksordfører

Innhold

SAMMENDRAG

1	INNLEDNING	6
1.1	FORMÅL OG BAKGRUNN	6
1.2	TIDLIGERE ARBEID OG VEDTATTE PLANER	6
2	HAVNEOMRÅDER I UTVIKLING	9
2.1	SJØFARTSBYEN TØNSBERG UNDER ENDRING	9
2.2	GODSHAVNA PÅ STENSARMEN	11
2.3	HAVNEBRUKERE OG VIRKSOMHET	15
2.4	BYUTVIKLING PÅ STENSARMEN	16
2.5	MARKEDSMØTET 2010	17
2.6	BYUTVIKLING ELLER HAVN?	18
3	TØNSBERG HAVN I NASJONAL OG REGIONAL SAMMENHENG	20
3.1	NASJONALE FØRINGER	20
3.2	HAVNENE I VESTFOLD	21
3.3	HORTEN HAVN	24
3.4	LARVIK HAVN	26
3.5	GODSTRANSPORTER I VESTFOLD	29
4	NY HAVNE- OG FARVANNSLOV	32
4.1	HOVEDPUNKTER I NY PLAN	32
4.2	HAVNELOVEN OM INTERKOMMUNALT SAMARBEID	33
5	INTERKOMMUNALT HAVNESAMARBEID	35
5.1	STATUS I VESTFOLD	35
5.2	MODELLER FOR INTERKOMMUNALT SAMARBEID (IKS)	36
6	ALTERNATIVE HAVNELØSNINGER	38
6.1	RAMMER OG FORUTSETNINGER	38
6.2	ALTERNATIVER	38
6.3	VALLØ-ALTERNATIVET	39
6.4	ANDRE LOKALISERINGSALTERNATIVER	41
6.5	ALTERNATIV 3 BEGRENSET GODSHAVNVIRKSOMHET PÅ STENSARMEN	41
7	SPESIFISERTE UTREDNINGSTEMAER	42
8	VURDERINGER OG ANBEFALINGER	43
8.1	INNLEDNING	43
8.2	EVALUERINGSKRITERIER	43
8.3	NASJONALE MÅL OG REGIONAL HAVNESTRUKTUR	44
8.4	BYUTVIKLING	44
8.5	LOKALE MARKEDER OG KUNDER	45
8.6	TRAFIKALE KONSEKVENSER	46
8.7	SAMFUNNSØKONOMI	47
8.8	SAMMENSTILLING	49
8.9	INTERREGIONALT SAMARBEID	49
9	KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER	51
9.1	KONKLUSJONER	51
9.2	INTERKOMMUNALT SAMARBEID	52
9.3	NY HAVNESTRATEGI - ANBEFALINGER	52
10	VEDLEGG	54
	KILDER	55

Sammendrag

Bakgrunnen for utredningen er at godshavnvirksomheten i Kanalen og Stensarmen må legges ned, som følge av vedtatt kommunedelplan om byutvikling på Stensarmen. Alternativ lokalisering av denne delen av havnevirksomheten er hoved spørsmålet, som skal vurderes i en regional sammenheng. Alternativ havn i Tønsberg, interkommunalt samarbeid eller en ytterligere begrensning av havneaktiviteten er alternativer som skal utredes, som grunnlag for ny havnestrategi.

Godstransporten over den lokale godshavn 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.

I denne strategifasen er hovedspørsmålet om Tønsberg nå bare skal legge ned den lokale godshavn uten å gjøre noe, eller om kommunen skal sikre en ny godshavn et annet sted i kommunen? Som i tidligere strategiprosess i 2007 er det 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. Men gitt at Vallø utgjør det eneste lokaliseringsalternativet som kan være aktuelt, er det valgt å ta Vallø-alternativet med i strategiprosessen.

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 til sentrum 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 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. Tønsberg havn eier omtrent halvparten av arealene på Stensarmen, som kan gi en salgspris på mellom 300 og 500 mill.kr. Disponeringen er regulert gjennom havnelovens bestemmelser om havnekapitalen, og salgsinntekter skal i utgangspunktet ikke nyttes til andre formål enn havnevirksomhet. Uten å ha gått nærmere inn på andre investeringsbehov innenfor sektoren er vurderingen at kommunen her har et godt grunnlag for å kunne realisere en overføring til Vallø.

Konklusjoner

Valg av alternativ (ingen havn eller ny havn) betyr lite for næringslivet mer generelt. Ut fra logistikken er det en god løsning at varestrømmene går over andre og større havner, og det er i tråd med nasjonale mål for sjøtransporten.

Spørsmålet om havnetablering på Vallø er en viktig byutviklingssak, som trolig kommer opp i forbindelse med den pågående rulleringen av kommuneplanens arealdel. Det ligger utenfor denne utredningens mandat å vurdere alternativ arealbruk innenfor den tidligere raffineritomta, men sett fra næringslivets side vil en ny lokal havn der ute gi de beste muligheter for en aktiv næringspolitikk i kommunen.

Muligheter for interkommunalt samarbeid om havneutbygging er vurdert, men de muligheter som er vurdert fremstår hverken som realistiske eller markedsmessig gode. Det interkommunale samarbeidet om administrative og forvaltningsmessige oppgaver vil derimot fortsette, og her ligger det muligheter for betydelig effektivisering og forbedring av tjenester innenfor en regional ramme.

Anbefaling – ny havnestrategi

Den nye havnestrategien for Tønsberg tar utgangspunkt i følgende to forhold:

- A. Usikkerheten omkring Vallø
- B. En videreføring av deler av godsvirksomheten på Stensarmen vil være forenlig med den planlagte boligutviklingen, som en midlertidig løsning i en trinnvis transformasjon til nye boligområder.

Ad. A: Når det gjelder Vallø har man ikke kommet inn i reelle forhandlinger. Vallø-alternativet vil avhenge av resultatene fra miljøundersøkelser og oppryddinger på Vallø, og en ny planprosess med konsekvensutredning knyttet til ny arealplan for Vallø-området. Det forutsettes også at kommunen går aktivt inn i forhandlinger med dagens eier om overtakelse av deler av det gamle industriområdet. Hvor lang tid disse prosessene vil ta er usikkert?

Ad. B: En begrenset videreføring av godshavnvirksomheten, knyttet til portalkrana, vil kunne tjene som en midlertidig løsning, inntil spørsmålet om Vallø blir avklart. Man vil da kunne ta stilling til spørsmålet om fortsatt havnevirksomhet på Stensarmen. En slik trinnvis løsning for Stensarmen er beskrevet i tilleggsutredningen om byutvikling på Stensarmen. Vurderingen er at dette vil være forenlig med den planlagte boligutviklingen på stedet. Om forholdet til byens næringsliv er det gjort den vurdering at det er denne delen av havnevirksomheten som er av størst betydning for byens næringsliv. Dette er vurderinger gjort på bakgrunn av de to markedsmøter som er avholdt i 2007 og 2010.

Alternativ 3 anbefales derfor lagt til grunn for havnestrategien. Dette innebærer at de deler av havnevirksomheten som er knyttet til portalkrana beholdes som en midlertidig løsning, i påvente av en avklaring i Vallø-spørsmålet. En slik strategi må følges opp gjennom:

- En planmessig avklaring for Stensarmen, basert på en trinnvis avvikling av godsvirksomheten. Dette kan for eksempel skje gjennom en revisjon av KDP, basert på skisser og konklusjoner i tilleggsutredningen.
- En planprosess for de gamle industriområdene på Vallø, hvor en ny lokal godshavn forutsettes etablert omkring eksisterende kaiområde. Dette kan for eksempel skje gjennom en KDP for området.

1 INNLEDNING

1.1 Formål og bakgrunn

Bestillingen, krav og rammer for utredningen

Bestillingen fra Tønsberg kommune er en havneutredning der følgende vurderes (jfr. vedtak i Havnestyret og Utvalg for finans, plan og næring):

1. Havnenes betydning for næringsutvikling i Tønsberg-regionen
2. Havnen i et regionsenterperspektiv
3. Sjøtransport som et fremtidig miljøvennlig transportalternativ
4. Alternativ lokalisering av havnevirksomhet
5. Utfordring for dagens vegsystem
6. Økonomiske konsekvenser.

Dette skal gi grunnlaget for en ny havnestrategi, hvor det sentrale punktet er lokaliseringen. Dagens havnevirksomhet er i stor grad lokalisert til Stensarmen, og det har vært stor interesse for å utvikle dette området til andre formål enn havn. I forbindelse med en tilsvarende strategiprosess i 2007 ble det utarbeidet en havneutredning, hvor det ble anbefalt at godsvirksomheten ble flyttet til Vallø. I 2008 vedtok Tønsberg kommune blant annet:

"De deler av Tønsbergs havnevirksomhet på Stensarmen som ikke på en god måte lar seg kombinere med byutvikling, søkes flyttet til Vallø."

I etterkant har det vist seg at denne strategien er mer utfordrende enn tenkt, da planlagt ervervelse av tomt på Vallø vanskelig lar seg realisere. Derfor har kommunen nå ønsket å arbeide frem en ny havnestrategi.

Flere av de punktene som skal utredes er belyst i tidligere utredning fra 2007, og kan derfor kun justeres med ny kunnskap. Dette gjelder punktene 1, 2, 3 og delvis 4.

Den nye utredningen skal også omfatte en redegjørelse omkring ny havne- og farvannslov. Denne kan åpne for nye muligheter for organisering av havnevirksomheten i Tønsberg.

I vedtatt kommunedelplan for Stensarmen fra 2009 er en stor del av dagens havneområder avsatt til bolig, forretning og kontor. En boligetablering er uforenlig med støyende og støvende havneaktivitet. Dette vedtaket innebærer at en vesentlig del av dagens havnevirksomhet må flyttes fra Stensarmen. Konsekvensene av dette skal utredes. Alternativ lokalisering, interkommunalt samarbeid eller en ytterligere begrensning av havneaktivitet er spørsmål som skal utredes.

1.2 Tidligere arbeid og vedtatte planer

Havneplanen 2003 - 2006

Høsten 2002 igangsatte styret i Tønsberg Havnevesen arbeidet med en strategiprosess, for å utvikle mål og strategier for havnevesenets virksomhet de neste 4-8 årene. I tillegg til de mer overordnede strategiske valg skulle dette arbeidet også munne ut i en konkret handlingsplan for de nærmeste årene.

I planen beskrives havnevesenets hovedaktiviteter innenfor for de ulike virksomhetsområder (havnedrift, farvannsforvaltning, eiendomsforvaltning og gjestehavn). Videre beskrives sterke og svake sider, og til sistnevnte hører en lang innseiling med relativt trang og delvis for grunn havn for nåtidens skipsgenerasjon. Dette gir vanskeligheter for skipstransporten til bedriftene i indre havn. Utviklingen innenfor containertransporten har ført til at Tønsberg havn de siste årene har mistet anløp av containerskip, slik at gods til og fra bedrifter i Tønsberg blir løst i andre havner og transportert med bil til Tønsberg.

Havneplanen endte ikke opp med noen konkret strategi for fremtiden, uten det helt generelle at *"den kommersielle havnedriften i Tønsberg havn skal styrkes og spesialiseres i samsvar med markedets og brukernes behov"*. Den konkrete handlingsplanen inneholdt flere tiltak for utbedring av både vestre og østre farled, hvor dybdeforhold og bredder setter begrensninger for hvor store skip som kan anløpe.

Planen forutsatte at dagens arealbruk i havneområdet på Stensarmen videreføres og sikres, for å følge opp hovedmålet om styrking av havnedriften. Man ønsket herunder å synliggjøre betydningen av et sammenhengende landareal avsatt til havneformål også i fremtiden, og å rydde opp i og forskjønne havneområdet på Stensarmen.

Tønsberg havn i fremtiden. Strategiplan 2007

Det er to hovedspørsmål som er vurdert i denne utredningen. Det ene er hvilken betydning havna har for Tønsberg kommune og byens næringsliv, som grunnlag for en vurdering av om kommunen fortsatt skal ha en egen lokal godshavn, eller om kommunen skal søke å løse dette gjennom interkommunalt samarbeid. Det andre hovedspørsmålet gjelder lokaliseringen av godshavna, hvor bakgrunnen er ønsket om annen arealbruk enn havn på Stensarmen.

Tomta for det tidligere oljeraffineriet på Vallø representerte et nytt og interessant lokaliseringsalternativ, slik at vurderinger knyttet til en omlokalisering dit ble hovedsaken i utredningen.

Anbefalt strategi:

Det anbefales at kommunen opprettholder havne- og transporttjenester knyttet til en lokal offentlig havn i kommunen. Lokaliseringsvalget sto mellom følgende to hovedalternativer:

Alternativ 1 - Fortsatt godshavn på Stensarmen

Alternativ 2 - Godshavn på Vallø og byutvikling på Stensarmen

Når muligheten for å etablere havnevirksomhet på Vallø forelå, ble det vurdert som lite fremsynt å ikke satse på å utnytte denne muligheten. Dette ikke bare ut fra Stensarmens potensial som ny bolig- og sentrumsbydel, men like mye på bakgrunn av de muligheter Vallø gir til å utvikle og styrke sjøtransporten.

Det anbefales derfor at alternativ 2 blir basis i Tønsberg havns strategi for havnas utvikling videre fremover. Dette innebærer at all virksomhet knyttet til godstransport og -lagring overføres til nytt havneområde på Vallø, og at dagens havneområde på Stensarmen frigjøres for annen bruk (Kanalbyen). Selve kaiområdene på begge sider av Kanalen vil fortsatt være havneområde, forbeholdt passasjertrafikk, og være et offentlig område åpent for alle.

Status:

Forhandlinger med ESSO er gjennomført, men uten at man kom frem til noen avtale. Jfr. kapittel 2.1.

KDP Stensarmen

Kommunedelplan for Stensarmen, som ble vedtatt i september 2009, gir viktige forutsetninger for havnas strategiplan. I kommunedelplanen endres planformålene i store deler av det som er havn og industriområde i dag, til blandet bolig- og næringsområde. Planen legger opp til at Stensarmen på sikt skal bli et område som kan avlaste sentrum, og man ønsker et stort innslag av boliger inn i dette området. Planen innebærer at dagens virksomhet knyttet til godstrafikk og industri på Stensarmen må avvikles.

Det er redegjort for kommunedelplanen i kapittel 3.4.

Ny kommuneplan

Rulleringen av kommuneplanen ligger noe frem i tid. Det arbeides nå med en kommuneplanmelding, og planprogrammet for ny kommuneplan vil bli lagt frem våren 2012. Det legges opp til at strategiplanen for havna vil inngå som en del av grunnlaget ved denne kommuneplanrulleringen.

2 HAVNEOMRÅDER I UTVIKLING

2.1 Sjøfartsbyen Tønsberg under endring¹

Sjøfartsbyen Tønsberg under endring

Sjøfarten har en lang historie i Tønsberg. I følge historiske kilder er det grunn til å tro at havna var grunnlaget for fremveksten av byen Tønsberg (opplysninger fra boken "Tønsberg - den tusenår gamle havn"). Det vil si at Tønsberg havn kan være eldre enn byen selv, altså over 1100 år. Byen ble tidlig en livlig handelsby, og skipsbyggingsvirksomhet ble etablert.

Skipsfarten ble en viktig næringsgren, og byen hadde omkring år 1800 en av landets største handelsflåter. I en lang periode satte også sel- og hvalfangst sitt preg på byen. Det nevnes videre at skipene som på 1800-tallet la ut fra Tønsberg havn på mange felter var med på å innlede nye epoker i norsk skipsfart. I 1880 var det i Tønsberg tolldistrikt ca. 400 skip, hvorav 153 var hjemmehørende i byen. Wilh. Wilhelmsens rederi ble startet i Tønsberg, i 1861, og dette rederiet utviklet seg senere til og ble et av verdens største privatredier. Mange av landets mest kjente navn innenfor tidlig skipsfart og ishavsfangst er Tønsberg-navn. Det var mange skipsbyggerier i Tønsberg-distriktet, blant annet på Kaldnes, Husøy, Husvik, Vallø, Nes, Årøund, Hella, Knarberg og Slagenstangen. Reperbanen i Tønsberg har sin historie helt tilbake fra 1795.

Det ligger således mye historie bakover i tid, som man ikke umiddelbart får med seg når man i dag besøker Tønsberg havn. Men havnas betydning har vært så viktig, og det ligger så mye interessant i denne tidligere byhistorien, at alle betydelige spor som kan fortelle noe om denne tidligere virksomheten bør søkes bevart for ettertiden.

Det mange forbinder med Tønsberg havn i dag er småbåthavnene og Tollbodkaia med sine restauranter og kafeer. Fra dette livlige sentrumsmiljøet kan man se over til de nye industribedriftene som er etablert på tidligere havne- og verftsområder. Virksomhetene til Grenland Offshore og ScanRope representerer den nye tid i havna



I bakgrunnen ses Grenland Offshores industrianlegg, på sørsiden av Byfjorden. Bygging av offshoremoduler har erstattet tidligere tiders skipsbygging og -reparasjon.

¹ Deler av materialet er hentet fra havneutredningen fra 2007



Produksjon av skipsutstyr har fra tidligere vært viktig næringsgren i Tønsberg (Reperbanen ble anlagt så tidlig som 1795). Bildet viser ScanRope, i dag en betydelig leverandør av ankerliner og sjøkabler for offshore. I forgrunnen småbåthavna.

I dag er det virksomheten ved oljeterminalen på Slagenstangen som dominerer når man ser på godstransporten over havnedistriktet. Slagentangen eies og drives av ESSO og omtales ikke nærmere her, da dette ikke har noen direkte betydning i forhold til valg av utviklingsstrategi for øvrig godstransport over Tønsberg havn.

For deler av byens industri er imidlertid godshavna av en viss betydning, gjennom deres utnyttelse av havnas tjenester. Først og fremst er dette de to store bedriftene ScanRope og Grenland Offshore, begge hjørnesteinsbedrifter i byen.



Ny boligbebyggelse på det tidligere området til Kaldnes Verft

Siste trinn i byutviklingen i de sentrale havneområdene er at tidligere næringsområder blir nye bolig- og forretningsområder. Dette er et generelt trekk som vi finner i de fleste byer, og kan ses en naturlig utvikling som følge av:

- a) Den generelle byveksten, behovet for større sentrumsområder, og målet om flere boliger i sentrale byområder
- b) Strukturendringer innenfor transport og logistikk, med krav om større knutepunktterminaler for effektiv transport og godshåndtering.

Havneområder for varetransport og -lagring

Kanalkaiene

Dette er hovedhavna for kommersiell trafikk. Godstrafikken er i hovedsak lagt til Stensarmen, og unntaket er Leca/Maxit's leie av lagerplass på Nøtterøysiden av Kanalen. Fiskebrygga på denne siden av Kanalen er forbeholdt ferger og charterbåter, samt venteplass for broåpning. Infrastrukturen er: 300 m kai med 6 m dybde, ro/ro-rampe, portalkran (50 tonn), trucker og annet utstyr. Lagerområder på ca. 20 daa utendørs.

Tollbodkaien

Kai for kommersielle anløp som ikke fører last. Byens gjestehavn er Tollbodkaien og området vest for denne.

I tillegg finnes private kaier, hvor de to store sentralt i byen er ScanRopes kai og kaiene på det tidligere verftsområdet på Kaldnes, hvor Grenland Offshore i dag har etablert sitt produksjonsanlegg.

Vallø

Tønsberg Havn har i senere år også hatt noe virksomhet på Vallø, i hovedsak lossing og lagring av veisalt. Her er ESSOs kainalegg benyttet, og lagerlokaler som leies fra ESSO. Veisaltet ble importert og kom sjøveien. Det meste ble videretransportert sjøveien, og noe ut med bil. Kunden var Statens vegvesen. Denne virksomheten er nå avviklet.

Havnas virksomhet

Tønsberg Havns virksomhet omfatter i hovedsak:

- Holde farleden i orden
- Tilby egnede kaiplasser for skip som anløper havna
- Tilby bakarealer til lasting og lossing, samt mellomlagring av gods
- Tilby havnetjenester (kranløft, vannfylling, utleie av lagerplass, småbåthavn, mm.)

2.2 Godshavna på Stensarmen

Dagens godshavn

Stensarmen som havn har en lang historie, fra den første "Kanalbryggen" ble bygget som ei steinbrygge omkring år 1900. I tidligere tider var Stensarmen i lang tid i bruk som garnisonsområde.

Bildet nedenfor gir en oversikt over havneområdet ved Kanalkaiene. Havnearealene på Stensarmen omfatter ca. 40 daa, og her finner vi også enkelte lager-/kontorbygg, den store portalkrana og ro/ro-rampe. Lagerområdene utgjør ca. 20 daa. På den andre siden av Kanalen finnes kaier som brukes av diverse passasjer-/turistbåter, og det er i dag også lagring av bygningstein på området.



Havna ved Kanalkaiene. Stensarmen på nordsiden av Kanalen.

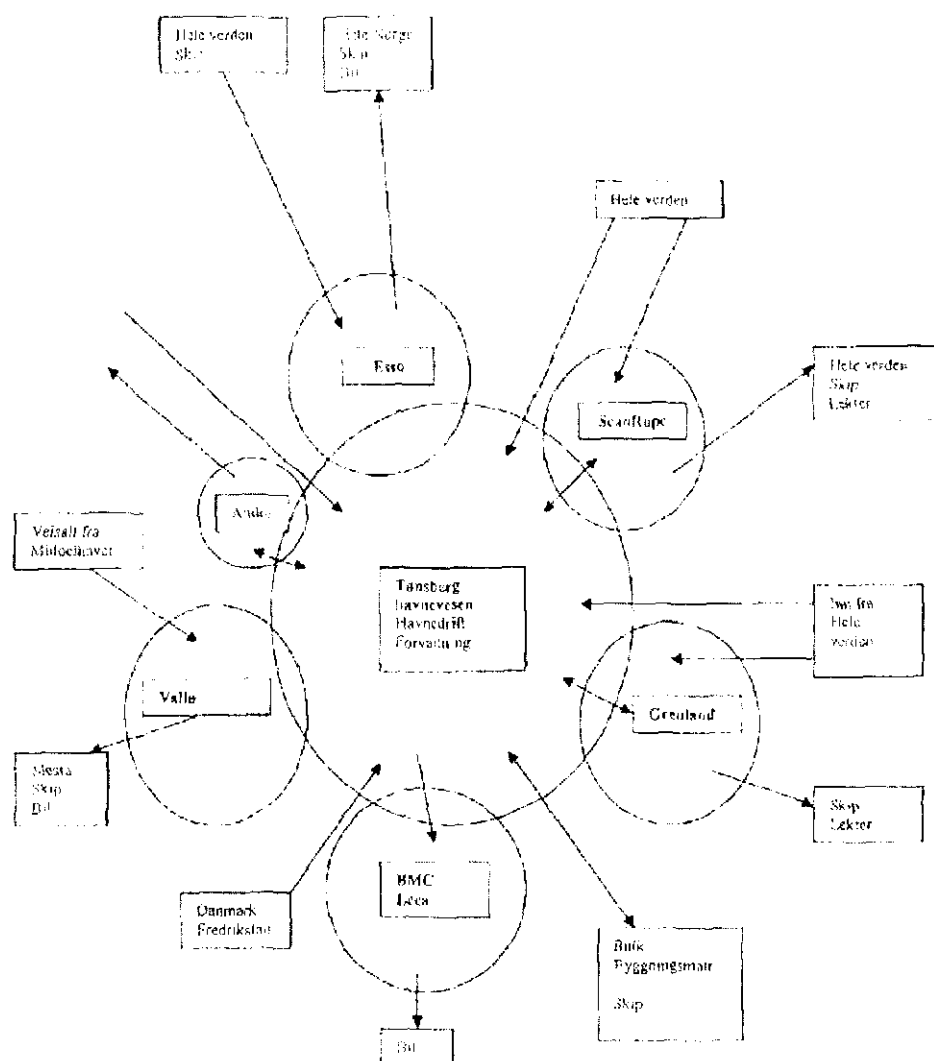


Godsstrømmer

Godshavna på Stensarmen er i dag er ikke noen regional havneterminal, men mer en lokalhavn med hovedvekt på bulktransport og diverse stykkgods. Containervirksomheten er tidligere overført til Larvik havn.

Figuren nedenfor viser de viktigste godsstrømmene over Tønsberg havn i dag. Mye av lasten har kommet sjøveien fra utlandet eller andre deler av landet, og er således last som har en lang reise bak seg. Av utgående laster dominerer oljelastene til Slagentangen, og utover det må utskipningene av produktene fra den mekaniske industrien (ScanRope og Grenland Offshore) fremheves. Mens ESSO på Slagentangen og de to industribedriftene ScanRope og Grenland har uttransporter ut over regionen, har de øvrige bedriftene

et lokalt/regionalt markedsområde. Ser vi bort fra Slagentangen er Tønsberg havn i utpreget grad en lokal havn, som mottar gods for omlasting og videresalg til et lokalt/regionalt marked, eller som yter tjenester til lokale industribedrifter.

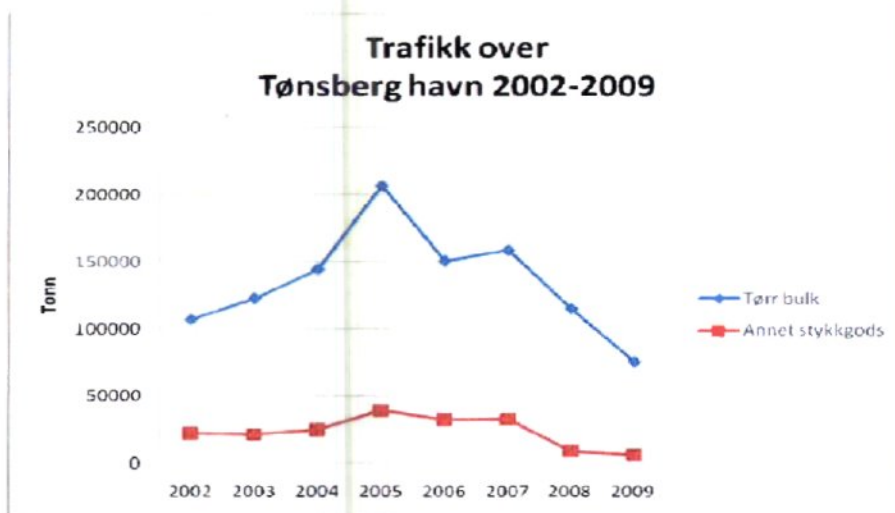


Havna er ikke en containerhavn med et større regionalt marked, eller har noen annen knutepunktfunksjon, men det er en rekke bedrifter som benytter havnas tjenester i dag, og for disse har havna stor betydning. Havna kan også ses som en del av kommunens tilrettelegging for vekst og utvikling i byens næringsliv. Både ScanRope og Grenland Offshore er hjørnesteinsbedrifter i byen og kommunen, med en betydning ut over selve bedriften.

Den mer synlige delen av havnevirksomheten er knyttet til småbåthavn og gjestehavn, og til charter- og turistr trafikk. Denne trafikk gjør at Tønsberg havn er et av de mest trafikkerte havneområdene i landet, og bidrar til at det sentrumsområdet langs havna fremstår som et livlig og tiltalende bymiljø.

Godsstatistikk

Godstrafikken over Tønsberg havn er illustrert i de fire diagrammene nedenfor. De to første viser i hovedtrekk godsmengdene over de sentrale havneområdene i byen, hvor Stensarmen inngår. Det siste av disse diagrammene viser antall anløp, fordelt på skipstype og innenriks/utenriks, hvor tankskipene over Slagentangen dominerer.





Tønsberg havn har i dag ingen containertrafikk. Den siste ble registrert i 2007 (10 containere). Den lokale containertrafikken er i hovedsak "overført" til Larvik havn.

Containertrafikken er sterkt sentralisert, som følge av krav til effektivitet og økonomi. Denne trafikken konsentreres mer og mer til de store havnene. En stor del av importvarene som kommer til landet sjøveien, går via containerterminalene i Oslo havn. Dette gjelder for hele Vestfold.

2.3 Havnebrukere og virksomhet

De største brukere av godshavna på Stensarmen i dag er BMC AS, Leca/Weber og Tønsberg Spedisjon, samt Norbetongs produksjonsanlegg. De to store bedriftene på sørsiden av Kanalen, ScanRope AS og Grenland Offshore, bruker også havnas tjenester ved enkelte skipninger.

I et brukermøte i forbindelse med strategiplanen i 2007 ble det utarbeidet en detaljert oversikt over virksomheten hos disse største brukerne:

"BMC AS

Import av tyngre bygningsvarer/bygningsstein fra Danmark og Nederland.

I alt 10 lagre langs kysten, med hovedlager i Oslo.

10 000 tonn i Tønsberg årlig, ca. 40 anløp. Inn med båt, og det meste ut med bil. Har 3 båter som går langs kysten.

Bedriften har vært 20 år i Tønsberg, og leier nå lokaler og lagerplass på Kanalkaien/Stensarmen. Har 1 500 m² inne, og mye utelagring.

Leca/Maxit

Lager ved Kanalen, på Nøtterøysiden. Leier lagerplass på Stensarmen.

Lagring og transport av bygningsmaterialer/Leca.

Volumer tilsvarende BMCs, eller noe mer.

Tønsberg Spedisjon

Diverse spedisjon, og tjenester knyttet til godshåndtering.

Mye bulktransport, spesielt for Norbetong og sandforretning. Eksport av pukk som kommer fra Freste (Mesta) og sand fra Ryfylke og Storesand/Svelvik, til blant annet blandeverket.

Transport fra pukkverket: I biler a 30 tonn, dvs. ca. 2 300 biler pr. år. Pukkverket ligger 10 – 12 km fra byen. Noe last begge veier – sand inn til Brenneberget.

ScanRope AS

Ankerliner og sjøkabler for offshore, ofte i meget stor dimensjon/vekt: ringer 2 000 tonn, fortøyningsstrosser 200 tonn. Bedriften er verdensledende på tunge enheter.

Utskiping sjøveien. Store enheter krever store skip, bruker da farvannet mot nordvest.

Planlegger utvidelse av produksjonsanlegget, vil da også få mer lagerplass ute. Ved ytterligere vekst, som er bedriftens målsetting, vil man i fremtiden tidvis kunne få behov for ekstra plass.

Bruker i dag Stensarmen ved enkelte utskipninger. Det er muligheten til å kunne bruke portalkranen der som er viktig, da egen kran ikke har stor nok rekkevidde. Transport pr. lekter til Stensarmen. Dette gir den mest rasjonelle løsningen for bedriften.

Grenland Offshore

Offshoremoduler.

Har rimelig bra med plass - 120 daa lagringsplass. Men mellomlagring av stål på Stensarmen, dette vurderes som viktig. Kranavhengig?

Mye materialer inn på båt, og ut på lekter.

Bare de og TH som kan håndtere slik laster (kran og ro/ro)."

2.4 Byutvikling på Stensarmen

I 2007 ble forslag til kommunedelplan for Stensarmen første gang behandlet. To ulike prinsipper for byutviklingen ble vurdert, hvor det ene var byutvikling med blanding bolig/næring, og utflytting av havnevirksomheten. Etter dette har det vært en omfattende planprosess, med endelig vedtatt kommunedelplan i september 2009.

Bakgrunnen for saken var blant annet vedtak i måldelen i Kommuneplanen 2004-2016:

"Kilen, Korten og Stensarmen tas inn som en del av bysenteret, som et ledd i Tønsberg kommunes utvikling som regionsenter. Det betyr at de samme områder generelt åpnes for detaljhandel og kombinasjonen næring/bolig på deler av området."

Kommunen er den dominerende eier av tomtene på Stensarmen, sør for Ringvei syd. Stensarmen har en meget attraktiv beliggenhet, ved sjøen og med flott utsikt over fjorden, og samtidig med kort avstand til bysentrum. Deler av området er meget godt egnet for boligformål, og det er stor interesse for forretnings- og kontorutbygging i dette området.

I den endelige planen er formålet endret for deler av arealer som i dag er i bruk til havn og industri. Nye formål er kontor, forretning og bolig, og det er også avsatt areal til en småbåthavn ytterst i sørvest. Men hele havna flyttes ikke ut, en mindre del (14 daa) blir fortsatt havneareal.

Fra planbeskrivelsen (sak 098/09): *"Det er imidlertid en forutsetning for utvikling av boliger at dagens havnerelaterte virksomhet flyttes fra Stensarmen. Gjenværende havneområde kan brukes til turistbåter og lignende."*

Det er knyttet en rekkefølgebestemmelse til planen, om at havnevirksomheten må være flyttet ut fra Stensarmen før feltene med boligformål kan utbygges. Denne planen må forstås slik at det er en intensjon at godsrelatert havnevirksomhet på sikt flyttes ut, og at et mindre havneområde nærmest Kanalen fortsatt skal være havn, men med en virksomhet som kan drives uten vesentlige konsekvenser for nærliggende boligområder (for eksempel passasjertrafikk).

Tønsberg Havns leieforhold på Vallø er avsluttet. Havna har således ingen saltlagring lenger på stedet.

Status Stensarmen og Kanalen:

- Diverse moderne bygg, til lager og kontor, pluss 50 t havnekran.
- BMC den største kunden, med belegningstein og klinker, som er en plasskrevende varer.
- På Nøtterøy-siden opererer flybåten og 3 charterbåter.
- Bulkvarer i form av skjellsand, brukes i landbruket.
- Norbetong, som produserer og leverer betong til distriktet. Sand tas inn sjøveien, fra Svelvik.
- Diverse lagring og parkering øst på Stensarmen.
- Seilingsdybden et problem, både for Scan Rope og BMC. (Behov for å øke seilingsdybden med 1 m, kostnad anslått til 40 mill. kr.)

Plansjef Rita Regbo orienterte om kommunedelplan Stensarmen. Denne planen, som innebærer en byutvikling som ikke er forenlig med dagens næringsvirksomhet på Stensarmen, blir et grunnleggende premiss for havnestrategien. I diskusjonen ble det pekt på at utflytting av havnevirksomhet til Vallø ble antatt å være et reelt alternativ da kommuneplanen ble behandlet politisk.

Behov/ønsker og andre innspill om fremtiden

- BMC: Har vært på havna siden 1987, 40 anløp pr. år. Larvik vil være det mest aktuelle alternativet, men ønsker helst ikke en slik løsning.
- Scan Rope: Har noe behov for mellomlagringsplass, og bruk av havnekrana. Egen kran lite benyttet.
- Byutvikling: Fortsatt stykkgodstransport ikke det rette, fremtidig bruk av Stensarmen må ses i et større byutviklingsperspektiv. Må tenke boligstyrt næringsutvikling, og fremtidsrettet næringsvirksomhet.
- Næringsforeningen: Må tenke regionalt, det aller meste av varene går pr. bil.
- AC Nor-gruppen: Grunneier av tomte hvor Grenland Group ligger, og har laget foreløpige skisser av mulig ny arealbruk: messeområde, boliger, næring, småbåthavn. Kaia ligger gunstig til for cruiseanløp.

Alternativ havnelokalisering

- ESSO/Slagentangen: Har kommet med innspill til kommunen om et område nær Slagentangen som kan være egnet til ny havn.
- Det ble opplyst at Horten har skrinlagt sine planer om havneutbygging på Langgrunn.
- Vallø: Forhandlingene mellom kommunen og ESSO førte ikke frem, det økonomiske var avgjørende. Er det grunnlag for dette alternativet, gitt at de økonomiske lar seg løse? Kan partene da finne en omforent løsning?

Den åpne debatten i markedsmøtet kom i stor grad til å handle om byutviklingen langs Kanalen og Tønsbergs sjøside, hvor flere sterke aktører er aktive.

2.6 Byutvikling eller havn?

Med kommunedelplanen for Stensarmen er det besluttet at Stensarmen skal bli en bydel med stort innslag av boliger. Kommunen har valgt å prioritere områdets attraktive beliggenhet for nettopp slik bruk, og man ser for seg en byutvikling hvor Stensarmen kan bli et vellykket eksempel på en ny bydel med blanding av bolig og næring. Det er også vesentlige interesser knyttet til å åpne området som sjønært friområde, med en gjennomgående gang- og sykkelvei. I planen inngår også en småbåthavn, sørøst på området.

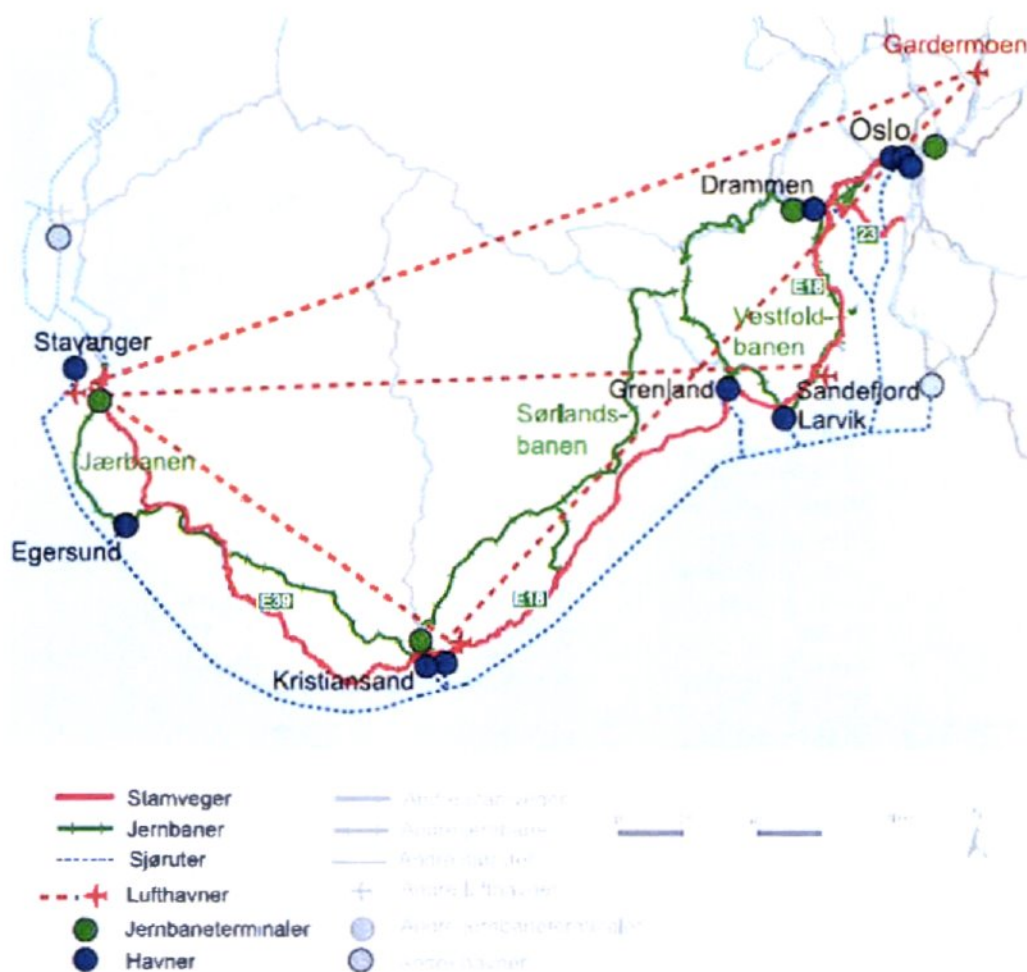
Stensarmen er ikke noen god beliggenhet for en fremtidig godshavn. Lokaliseringen er historisk betinget, og ut fra dagens forutsetninger ikke ideell. Først og fremst fordi stedet ligger svært sentralt i byen, og har en beliggenhet ved fjorden som gjør det svært attraktivt for blant annet boligformål. Kanalen er heller ikke egnet for større trafikk med skip av noen størrelse, på grunn av dybde ved kai og andre begrensninger i

farleden. Med dagens beliggenhet på Stensarmen har godshavna i Tønsberg havn ikke noen utviklingsmuligheter.

Det har vært et utgangspunkt for strategiprosessen at byutvikling på Stensarmen i tråd med målene i kommunedelplanen skal skje på bekostning av godshavnvirksomheten. Denne anses ikke forenlig med boligområder på Stensarmen, og i planens rekkefølgebestemmelser er et av kravene som må være oppfylt før feltene med boligformål kan utbygges følgende: "Havnevirksomheten må være flyttet ut fra Stensarmen."

Samtidig opprettholder planen et areal på 14 daa for havneformål. Det er ikke knyttet noen bestemmelser til dette havneformålsområdet, selv om det i planbeskrivelsen står at det er en forutsetning at havnerelatert virksomhet flyttes fra Stensarmen, og at gjenværende havneområde kan brukes til turistbåter og lignende.

Plansaken er uklar på flere punkter, noe som åpner for ulike tolkningsmuligheter. Dette skyldes trolig at saken har vært vanskelig politisk sett; man har hatt et overordnet mål om å beholde godshavna, men ser samtidig verdien av endret arealbruk på Stensarmen. I arbeidet med strategiplanen har man derfor ønsket å gjøre en ny vurdering omkring de forutsetninger KDP gir for strategiplanen (jfr. kapittel 6 om alternative havneløsninger).



Kartene viser de viktige knutepunktene i den nasjonale infrastrukturen for godstransport. Hverken Tønsberg, Horten eller Sandefjord havn inngår her. Den store Vestfoldhavnen (i godssammenheng) er Larvik havn, mens både Grenland og Drammen havn ligger så nær at de også kan betjene Vestfold på en god måte. Horten havn har i dag et nært samarbeid med Moss havn, men Moss er ikke med i dette forslaget som bare omfatter de viktige knutepunktene.

3.2 Havnene i Vestfold

Godsstatistikk

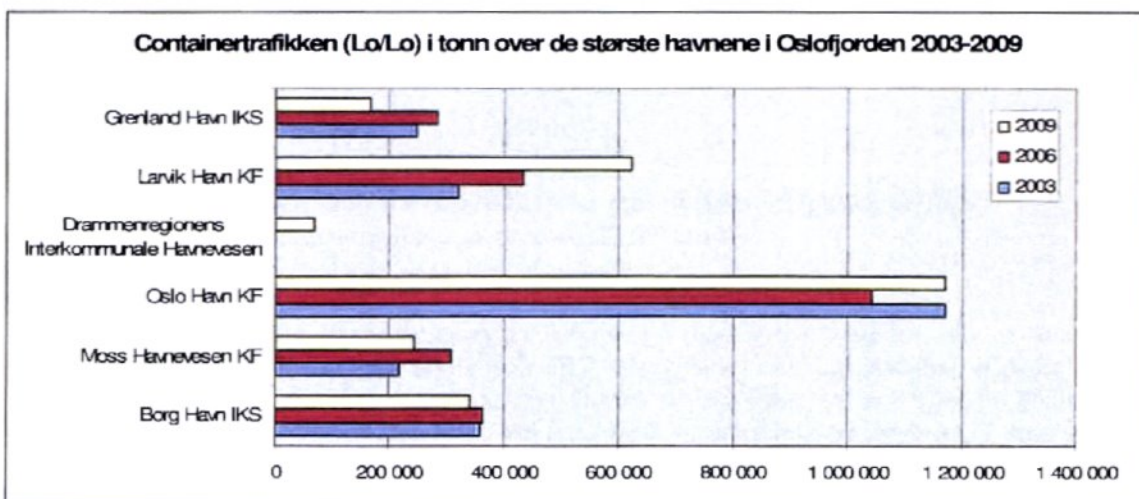
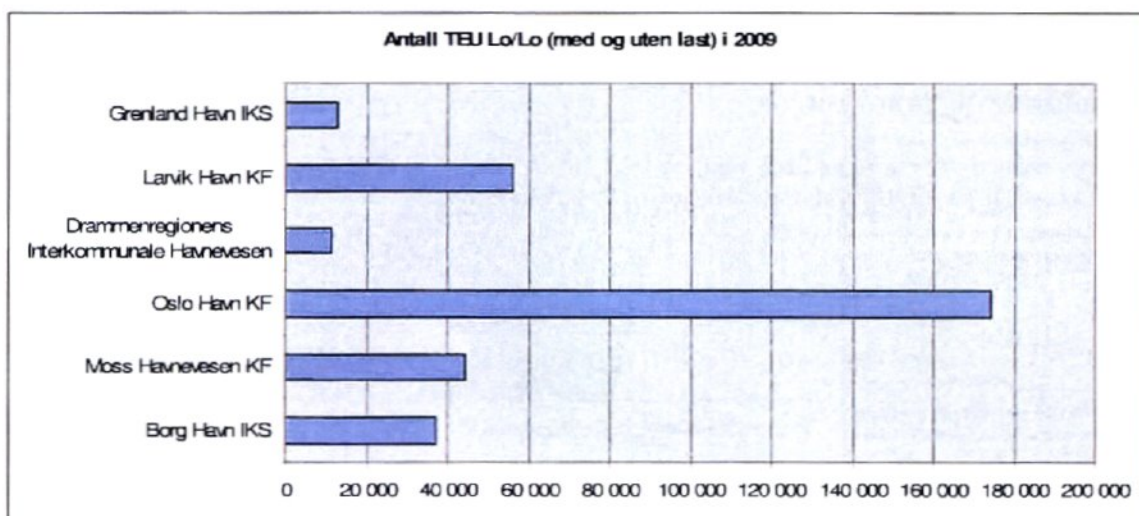
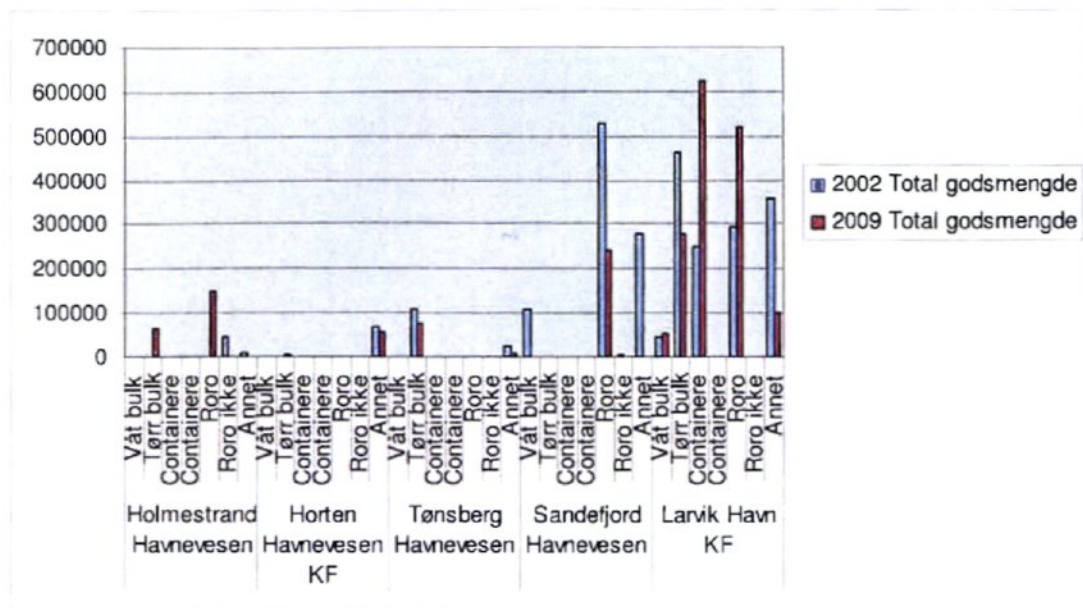
I tabellen nedfor gis en detaljert oversikt over godsmengder i de enkelte havnedistrikt i Vestfold, fordelt etter lastetype. Larvik er den eneste av havnene som i 2009 hadde containergods. Larvik har de senere årene vokst til å bli en betydelig containerhavn, og fremstår i dag også som en viktig knutepunkthavn.

Havnestatistikk. Godsmengde (tonn), etter havn, lastetype, tid og statistikkvariabel

		2002	2009
		Total godsmengde	Total godsmengde
Holmestrand Havnevesen	Våt bulk	0	0
	Tørr bulk	0	64000
	Containere - lolo	0	0
	Containere - roro	0	0
	Roro selvgående	0	150000
	Roro ikke selvgående	42979	0
	Annet stykkgoods	9401	0
Horten Havnevesen KF	Våt bulk	0	0
	Tørr bulk	22	3473
	Containere - lolo	0	0
	Containere - roro	0	0
	Roro selvgående	0	0
	Roro ikke selvgående	0	0
	Annet stykkgoods	69419	57805
Tønsberg Havnevesen	Våt bulk	9071060	10679266
	Tørr bulk	107008	75401
	Containere - lolo	144	0
	Containere - roro	0	0
	Roro selvgående	0	0
	Roro ikke selvgående	0	0
	Annet stykkgoods	22493	6360
Sandefjord Havnevesen	Våt bulk	107546	0
	Tørr bulk	0	0
	Containere - lolo	0	0
	Containere - roro	0	0
	Roro selvgående	526531	242798
	Roro ikke selvgående	2224	0
	Annet stykkgoods	277565	0
Larvik Havn KF	Våt bulk	43730	53604
	Tørr bulk	462970	276145
	Containere - lolo	248331	622289
	Containere - roro	0	0
	Roro selvgående	295644	520663
	Roro ikke selvgående	0	0
	Annet stykkgoods	356635	98854

Kilde: SSB Havnestatistikk

Oljelasten (våt bulk) over Tønsberg havn (Slagentangen) er dominerende i dette bildet. I diagrammet nedenfor er denne tatt ut, for å få en skala som bedre viser hovedtrekkene havnene i mellom. De største godsmengdene går over Larvik havn, hvor containertrafikken og ro/ro-trafikken har økt mye fra 2002 til 2009. Sandefjord har hatt mye ro/ro-trafikk, men denne er halvert i perioden. De øvrige havner i Vestfold har relativt liten trafikk.



3.3 Horten Havn

Dagens situasjon

Horten havn har tre virksomheter: trafikkhavna, ferjehavna og gjestehavn for småbåter. Havna ligger sentralt til og inngår som en del av Horten sentrum.

Horten som havn er mest kjent for ferjeforbindelsen Moss - Horten. Forbindelsen betjenes med flere ferjer, har mange daglige avganger og stor kapasitet. Ombord- og ilandkjøringen på Horten-siden er rask og effektiv. Fergene frakter årlig ca. 1,5 mill. kjøretøy, og samlet godsmengde ligger på ca. 1,5 mill. tonn.

Trafikkhavna i Horten ligger ved hovedleden i Oslofjorden og har en enkel innseiling med gode dypdeforhold. Havna er i dag i hovedsak en nisjehavn for stål, og den største importhavna for stål i Oslofjorden. Den benyttes primært av lokale og regionale kunder, og hovedaktiviteten er lossing av stål og lagring av dette. I 2009 var godsmengden ca. 70 000 tonn.

Horten havn har 700 m kaifront, 200 dekar uteareal, 5 000 m² lager/kontor, 1 skinnegående portalkran (20 tonn) og 1 mobil havnekran (25 tonn).

Dypvannskaia

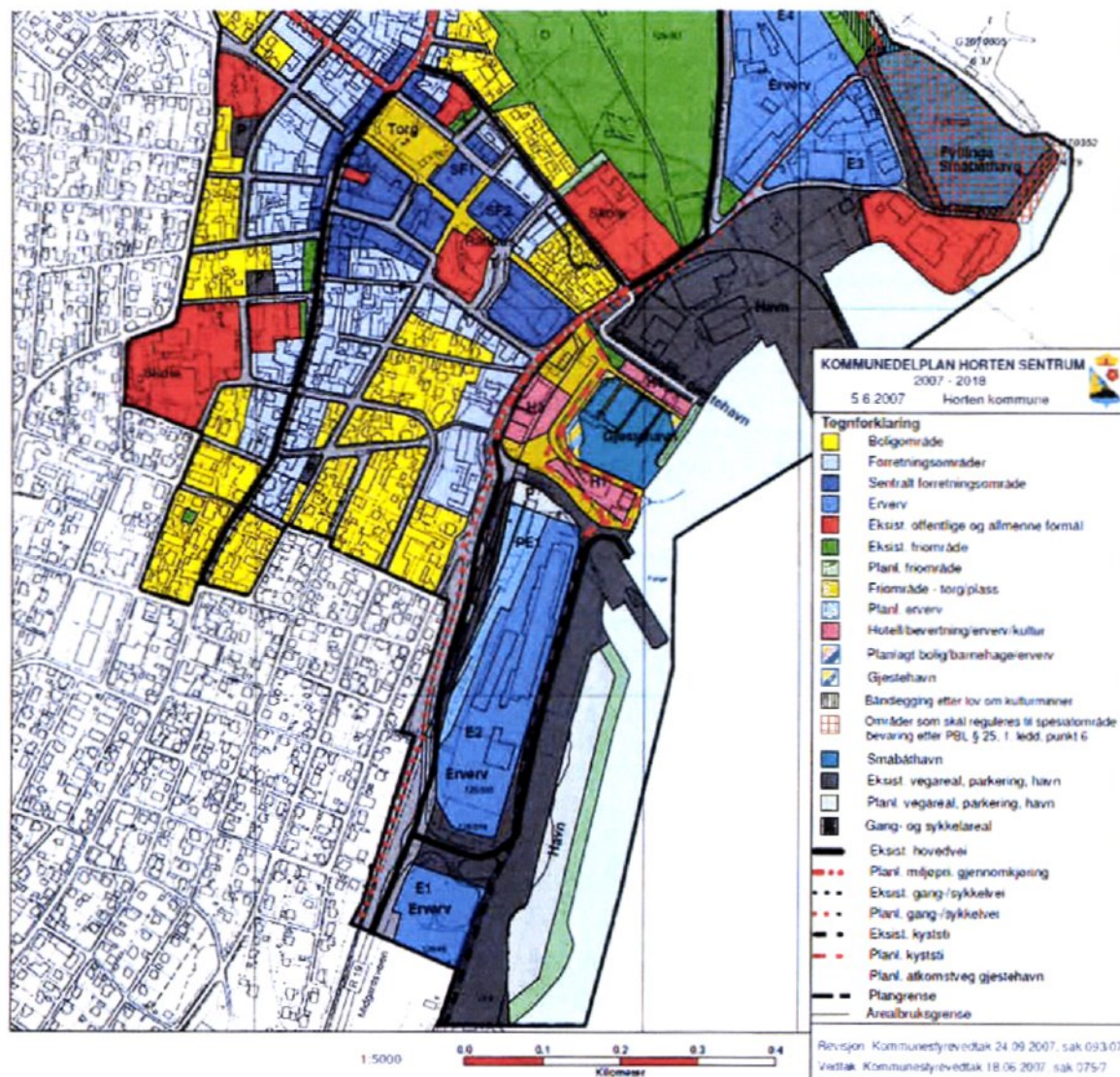
Nordsiden: 175 m, 8,5 m dybde, med skinnegående portalkran

Sørsiden: 135 m, 7,5 m dybde, med ro/ro-rampe

Østsiden: 95 m, 7,6 m dybde.

Havna driver utleie og bortfeste av både areal og bygninger. I tillegg til direkte havnerelaterte formål leies det ut til kontorer, lager, detaljhandel, produksjon og avgiftsparkering.

Utsnitt av KDP Sentrum



Horten havn er i dag et av lagerstedene for et stort norsk handels- og industrikonsern innenfor stål og bygg- og anlegg (Norsk Stål AS), som lagerfører og distribuerer stål og metaller. De i alt 9 lagerstedene er spredt utover hele landet, og det finnes salgsavdelinger på i alt 12 steder. Kjørerutene dekker hele landet, og fra Horten dekkles området fra Drammen og sørvestover, innbefattet hele Sørlandet. Hovedkontoret ligger i Asker.

Strategisk plan 2010-2019

Ved rulleringen av strategiplanen for Horten havn ser man på flere muligheter, deriblant:

- Ny trafikkhavn på industri- og næringsområdet på Langgrunn
- Mulighet for frigjøring og salg av havnearealer i sentrum.

Bakgrunnen er at det ikke er arealreserver av betydning i dagens havneområde, slik at havna ikke har kunnet være aktive i markedet for å skaffe ny trafikk. Manglende utviklingspotensial og dårlig forbindelse til overordnet vei- og jernbanenett har plassert Horten litt på siden av de nasjonale godsstrategiene. Samtidig er det et ønske i Hortensamfunnet om å ta i bruk de sentrumsnære arealene til annet enn lagring av stålplater. Horten Havn har derfor sett nærmere på området Langgrunn, et næringsområde hvor Horten Havn har ervervet deler av arealet og har kjøpsavtale om resten. Det totale disponible arealet der er 200 daa.

Langgrunns beliggenhet tilfredsstiller de fleste av de krav en trafikkhavn har, med beliggenhet rett ved hovedleden i Oslofjorden, og grei avstand og veiforbindelse til overordnet vei- og jernbanenett. Men selv om området lenge har vært et næringsområde, er det også registrert sterke verneinteresser til området.

Kjøpet av Langgrunn og flytting av trafikkhavna er av havna vurdert å kunne skje uten nevneverdig økonomisk risiko og innenfor det driftsgrunnlaget Horten Havn har i dag. Finansieringen kan sikres gjennom salg av havneeiendommer i Horten sentrum. Med dagens takstgrunnlag antas trafikkhavnområdet i sentrum (45 daa) å ha en potensiell salgsverdi på 140-180 mill. kr.

En eventuell flytting til Langgrunn vil gjøre at havna bedre kan sikre sine store kunder best mulige forhold, og bidra til at de fortsatt kan drive sin virksomhet over Horten havn. Havna har i dag et av Skandinavias største stållager, og denne virksomheten vil på Langgrunn kunne beslaglegge hele 70 daa. Horten havn ser et potensial innenfor denne nisjen. Med arealene på Langgrunn vil de få plass til både denne virksomheten og annen havnevirksomhet, og ha arealer for å dekke markedet i et langt tidsperspektiv.

En slik flytting vil også gi en betydelig byutviklingsgevinst.

Kommuneplanen

I planprogrammet for "Rullering av kommuneplanens arealdel 2011 - 2022" utvikling av havneområdene i sentrum og Langgrunn en av hovedsakene, og det skal gjennomføres en konsekvensanalyse av en slik omlokalisering til Langgrunn. Her skal også alternativ arealbruk (ikke havn) på Langgrunn vurderes. Så langt foreligger det ikke noe endelig i denne saken.

Status Horten havn og Langgrunn

Det fremgår av det som det er redegjort foran at det er betydelig usikkerhet knyttet til hva som vil skje i Horten havn i fremtiden. I følge havnesjefen vil man nå igangsette reguleringsplan arbeid for Langgrunn, med formål næringsrettet virksomhet. Man vil ikke flytte trafikkhavna, men videreutvikle denne i sentrum.

Horten Havn har et samarbeid med Moss havn, med formål å utnytte felles ressurser mer effektivt. Havnene har hver sine nisjer, hvor Moss har noe containervirksomhet. For Horten Havn er det ikke aktuelt å gå inn i containervirksomhet, hvor markedet i dag dekkes av større havner (Larvik, Grenland). Havna mener å ha et potensial innenfor ro/ro-trafikk.

3.4 Larvik havn

Larvik Havn er den store godshavna i Vestfold, og den eneste som er bygget ut som containerhavn. Trafikkhavnen på Revet har et samlet godsomslag på opp mot 2 mill. tonn årlig, og er i vekst. Trafikken omfatter følgende hovedsegmenter: containertrafikk, fergetrafikk, steineksport og øvrig stykkgodstrafikk.

Larvik har forbindelse med en rekke havner på kontinentet:

- Ukentlige anløp av containerlinjer på Antwerpen, Bremerhaven, Hamburg, Immingham og Rotterdam
- To daglige anløp av ferje (Superspeed 2), fra Hirtshals (Color Line)
- Ukentlig stykkgodstrafikk mellom Larvik Havn og havner på norskekysten, Skandinavia og Baltikum (Nor Lines)

Larvik Havn har et av Europas mest moderne fergeterminalanlegg. Havna har en gantrykran (50 tonn) og en mobil havnekran (100 tonn). Ny container-/flerbrukskai på 140 m ble åpnet høsten 2010.

Lokale agenter og rederier i Larvik Havn:

- Bugge & Olsen AS
- Color Line Cargo

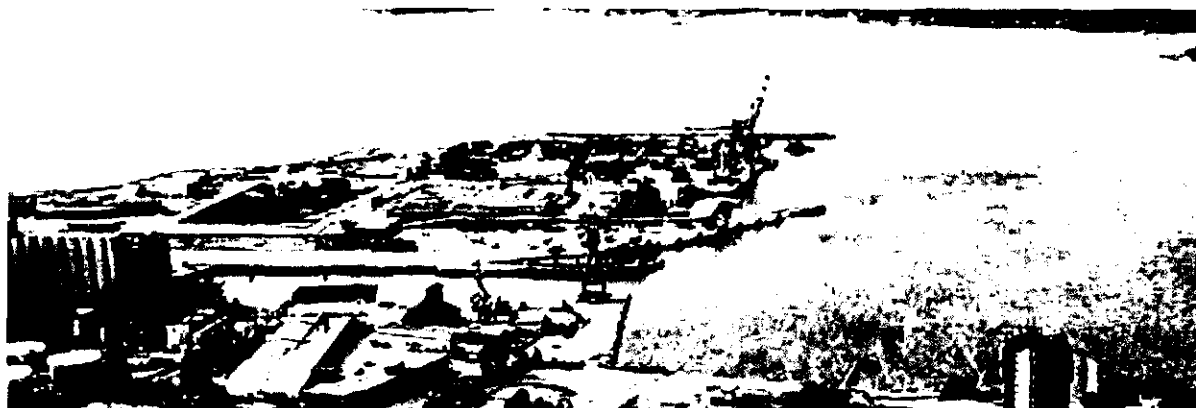
- Nor Lines
- Stena Shipping N AS
- Ths. Arbo Høeg & Co AS

Øvrige rederier med faste anløp i Larvik Havn:

- MSC Norway AS
- Samskip AS
- Tschudi Shipping Company AS
- Unifeeder Norway AS

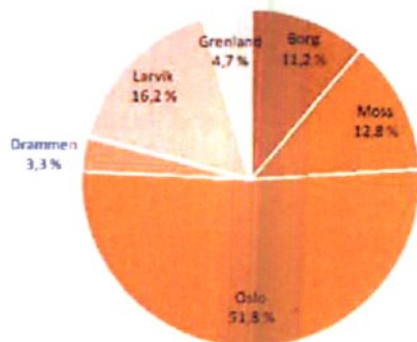
Containertrafikken over Larvik Havn har vært i sterk vekst. Med over 55 000 containere i 2009 har Larvik Havn økt sin markedsandel i Oslofjord-markedet til 16,2 %, og er den nest største havnen etter Oslo Havn. Larvik Havn vurderer sitt markedspotensial som stort (kilde: Årsrapport 2009). Lo/lo-basert containertransport antas å ha det klart største vekstpotensial innen sjøtransport til og fra Norge, på grunn av den sterke koblingen til de store terminalene for oversjøisk- og feedertrafikk, på kontinentet, og den betydning som de asiatiske markedene har fått for verdenshandelen.

Figurer fra årsrapporten 2009:



Larvik Havn: Trafikkhavnannleggene på Kanalkaiene og Revet

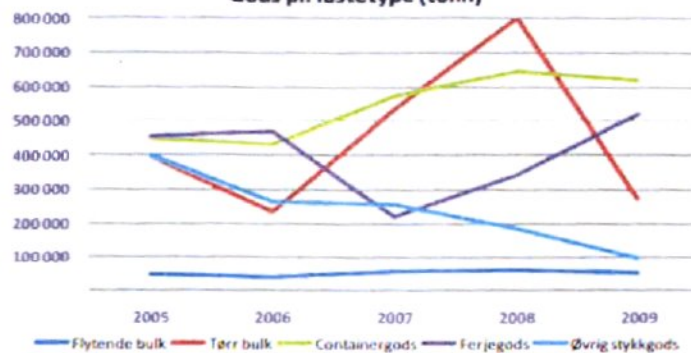
Containerhavner Oslofjorden
Markedsandeler 2009 (TEUs)



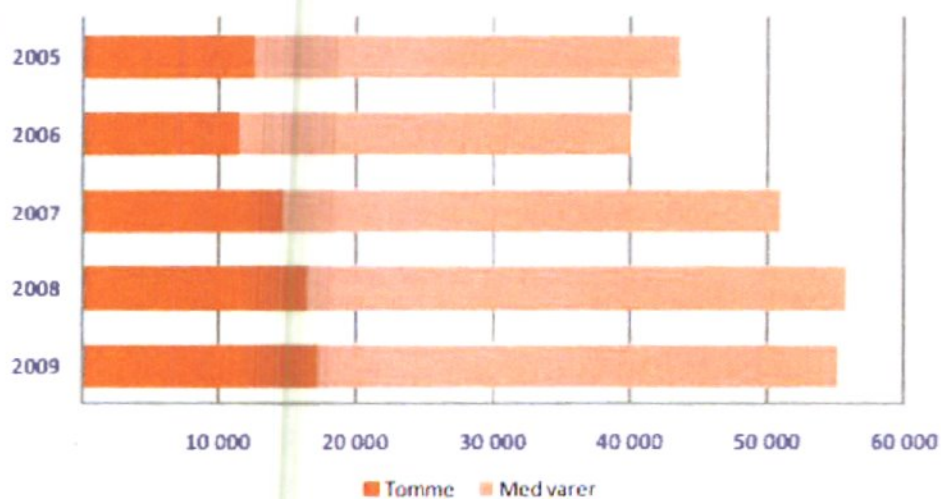
Lo/lo og ro/ro-trafikk
Totalt 345.000 TEUs

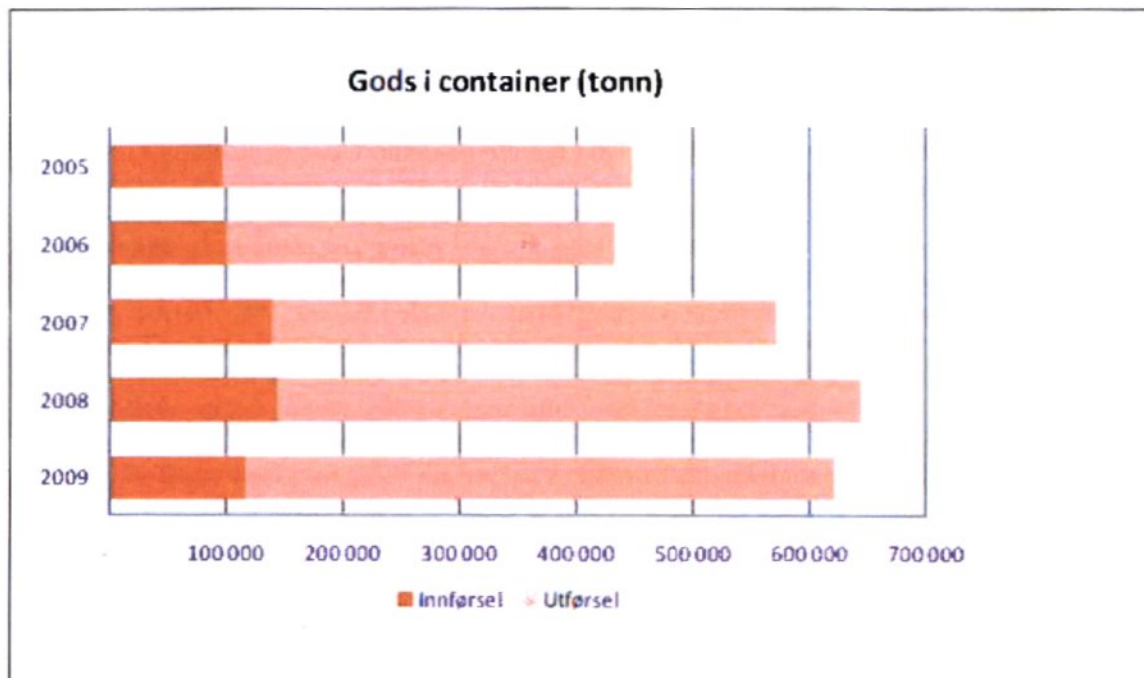
Kilde: Statistisk Sentralbyrå

Gods pr. lastetype (tonn)



Containere (TEUs)





3.5 Godstransporter i Vestfold

Som ledd i arbeidet med revisjon av NTP ble det i 2002 foretatt en omfattende kartlegging og analyse av godstransportene gjennom, til/fra og innenfor Vestfold fylke (SINTEF rapport STF22 A03304 "Godstransporter i Vestfold 2002", fra 2003). Prosjektet skulle sette transportene i fylket inn i et overordnet perspektiv knyttet til NTPs transportkorridorer, og også gå ned i mer detaljerte studier av varedistribusjon og andre næringstransporter i byene. Bakgrunnen for prosjektet var ønsket om å få en bedre forståelse av næringslivets behov for tjenlige transport- og logistikk-løsninger. Prosjektet skulle danne grunnlag for utforming av strategier.

I det følgende presenteres materiale fra denne rapporten som gir grunnlag for å si noe om konsekvenser av ulike fremtidige havneløsninger, med spesiell fokus på Tønsbergs næringsliv.

På grunn av mangel på statistikk og annen dokumentasjon av godstransportene på dette nivået ble det gjennomført en omfattende kartlegging av de store varestrømmene, ved intervju av 2 800 lastebilsjåfører på E18 og fergene, og gjennomført dypdeintervju med 25 produksjonsbedrifter og store transportselskaper. I Tønsberg ble det gjennomført intervjuer med nærmere 150 butikker og andre virksomheter i og utenfor bysentrum, for å kartlegge ressursbruk og effektivitet i lokal varedistribusjon og næringstransport.

I et innledende kapittel om utviklingstrekk og trender i transportmarkedet pekes det på de gjennomgripende endringer innenfor internasjonal produksjon og handel, med økt globalisering og store strukturelle endringer. Stikkord er konsentrasjon av produksjon, og markedsbetingelser som stiller store krav til leveringskvalitet og mer effektive transport- og logistikk-løsninger. For å møte utfordringer knyttet til kapasitetsproblemer i veiinfrastrukturen og veitrafikkens miljøbelastninger satses det store ressurser internasjonalt på utvikling av nye multimodale transportløsninger, ut fra ønsket om å overføre transport fra vei til sjø og bane, og legge til rette for kombinerte transport.

Godstransport med lasteskip

Sjøtransport til/fra Vestfold skjer i dag over 5 kommunale trafikkhavner: Holmestrand, Horten, Tønsberg, Sandefjord og Larvik. Larvik havn er den største og viktigste av disse. Vi ser da bort fra ESSOs terminal

på Slagentangen, som er det absolutt største havneanlegget regnet i tonnvolym. Horten og Sandefjord er viktige fergehavner, men øvrig trafikk her er i likhet med Holmestrand og Tønsberg meget liten.

Larvik havn hadde i 2002 en containertrafikk på ca. 29 000 containere, og denne trafikken har økt sterkt i årene etter. Larvik havn den nest største containerhavnen i Oslofjorden, etter Oslo.

Det har over lang tid vært en kraftig utvikling i retning økt bruk av containere. Bruken av containere som lastbærer er av avgjørende betydning for utviklingen av effektive intermodale/multimodale transportløsninger. For å oppnå konkurransedyktige transporttilbud for containertrafikk er det nødvendig med gode frekvenser og forbindelser til sentrale containerterminaler nede i Europa. Dette forutsetter igjen store volumer.

Det ble gjennomført en kartlegging av containere som årlig sendes til/fra Vestfold. Hovedtyngden av denne godstransporten går over Larvik havn. Containerne går enten over speditørens terminaler, eller direkte ut mot andre mottakere i vestfold. En mindre del av trafikken går til/fra Grenlandsregionen.

De 29 000 containere som i 2002 ble ekspedert over Larvik havn fordelte seg med 25 000 til/fra Vestfold og 4 000 til/fra Grenland. I tillegg kommer 4 600 løstraller.

Fergetrafikken

Undersøkelsen av godstrafikken over de tre fergehavnene i fylket, ga tall for kjøretøyenes fordeling på start- og endepunkt. Vestfoldbyene sto for det meste av trafikken:

- Over Horten - Moss: ÅDT 593 kjøretøy. Her hadde Tønsberg og Larvik størst andel av trafikken, hver med over 7 % andel av kjøretøyene.
- Over Sandefjord - Strømstad: ÅDT 43 kjøretøy hadde Larvik og Sandefjord størst andel av trafikken, og Tønsberg svært lite (0,6 %).
- Over Larvik - Fredrikshavn: ÅDT 60 kjøretøy. Her hadde Larvik størst andel av trafikken (nær 9 %), Sandefjord nær 5,5 % og Tønsberg 1,1 %.

Næringslivets transporter og logistikk-løsninger

Gjennom intervjuer med et utvalg større bedrifter i fylket ble det innhentet data om produksjonssteder, hvor leveranser av råvara, halvfabrikata og komponenter kommer fra, og hvilke markeder bedriftene har. Denne informasjonen sier indirekte noe om bedriftenes transportbehov. Av de produksjonsbedrifter som var med finner vi Heerema og ESSO Norge (Slagentangen) i Tønsberg kommune. Dette er begge bedrifter hvor sjøtransport er viktig. For Heerema er hovedtrekkene i transportmønsteret at varer inn kommer med bil, og leveranser ut går med sjøtransport.

Utvalget av transportbedrifter omfattet ingen lokalisert i Tønsberg, og det er i hovedsak veitransport som det her er data om. Undersøkelsen gir således ingen nye data om godstransport til/fra Tønsberg kommune, men gir grunnlag for noen mer generelle konklusjoner. Lastebil er totalt sett det dominerende transportmiddelet. Enkelte av transportørene benytter sjøtransport i betydelig omfang. Dette er container/enhetslaster som linjetrafikk over Larvik/Grenland, og med bil lokalt, og lastebiler på ferger. Containerisert gods og ro-ro trafikk står for en betydelig del av godstransportene til/fra Vestfold.

Det er gjort en oppsummering av situasjonen i Vestfold (fra kapittel 4.8 i rapporten) hvor følgende punkter er de mest relevante i havnesammenheng:

- Vestfold har tilgang til en meget god havn i Larvik, med gode sjøverts forbindelser til UK og kontinentet og fergeforbindelser til Danmark, samt et godt fergetilbud Sandefjord - Strømstad.
- Larvik havn er en etablert containerhavn med betydelig vekstpotensial.

Det ble sett på transportene over Oslo havn, som med sin containerterminal på Sjursøya er dominerende i Oslofjorden. Svært mye av importvarene til Tønsberg går over Oslo havn, som følge av den effektivisering og sentralisering som har funnet sted innenfor godstransporten.

Kap 7 om varedistribusjon i Tønsberg

En mindre del av undersøkelsen gikk på varedistribusjon og "bylogistikk" i Tønsberg. Noe av bakgrunnen er at lokal distribusjon representerer betydelige kostnader for næringslivet, som kan kost mer enn fremføring av de samme varer med et vogntog over avstander opp til 500 km. Analyser i andre byområder har avdekket et effektiviseringspotensial i lokal varedistribusjon på i størrelsesorden 25-30 %.

Valget av Tønsberg som analyseområde ble gjort fordi det er den av Vestfoldbyene som har de største trafikale problemer i de sentrale byområder. (Her kan det tillegges at dette er et svært relevant tema for havneutredningen for Tønsberg havn, hvor dagens godshavn på Stensarmen ligger innenfor det sentrale byområdet.) Delprosjektet omfattet Tønsberg sentrum, samt næringsområdene på Kilen, Stensarmen og Korten. På Stensarmen inngår flere større varehus, som genererer mye trafikk, og også en større produksjonsbedrift (Norbetong).

Da undersøkelsen var i hovedsak var rettet mot forretninger og mindre servicebedrifter, er de konkrete resultatene og anbefalingene av mindre interesse for spørsmålet om godshavn på Stensarmen. Men det mer generelle bildet av transportproblemer i den sentrale delen av byen ble bekreftet.

4 NY HAVNE- OG FARVANNSLOV

4.1 Hovedpunkter i ny plan

Ny havne- og farvannslov trådte i kraft fra 1. januar 2010. I bestillingen fra kommunen inngikk en redegjørelse omkring denne nye loven, og hva loven kan åpne for av nye muligheter for organisering av havnevirksomheten i Tønsberg.

Formålet

Hovedformålet med den nye loven var å etablere et juridisk rammeverk som bidrar til at havnene utvikles til logistikknutepunkt, og til at effektiv sjøtransport med sitt miljøfortrinn er konkurransedyktig med andre transportformer. For å styrke sjøtransporten er det avgjørende at havnene utvikles til effektive omlastingsterminaler og knutepunkt i logistikkjeden, og det krever at det legges et helhetssyn til grunn, hvor den enkelte havn ses i en større sammenheng.

Dette innebærer at det må etableres en mer hensiktsmessig havnestruktur, med større grad av kommersielt drevne havner. Det krever et regelverk for de offentlige havnene som i større grad åpner for en profesjonalisering, markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører.

Dagens system med havnedistrikt avvikles. I den nye loven følger fordelingen av forvaltningsansvar og myndighet mellom stat og kommune direkte av loven. Fordelingen av forvaltningsansvar knyttes geografisk til området hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven. Kommunene får automatisk forvaltningsansvar og myndighet innenfor kommunens grenser. I sjøen innebærer det at avgrensningen går en nautisk mil utenfor grunnlinjen.

Kommunens forvaltningsansvar

Formålet med endringen er å få en hensiktsmessig fordeling av myndighet og ansvar mellom stat og kommune på havne- og farvannssektoren. Ved at kommunens myndighetsområde sammenfaller med planleggingsområdet etter plan- og bygningsloven, styrkes det kommunale selvstyre i havne- og farvannssaker. Kommunene sikres kontroll med farvannet og forvaltningen av dette, tilpasset det lokale næringsliv og stedlige forhold.

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.

Som nevnt ovenfor vil kommunene ha et forvaltningsansvar i sitt sjøområde, med de begrensninger som gjelder for hovedled og biled, hvor staten har ansvaret.

Organisering av kommunale havner

Om organisasjonsform sier loven følgende (§ 45).

" Kommunen kan velge organisasjonsform for egne havner, herunder etablere foretak til å forestå virksomheten i havnen, med mindre noe annet følger av § 46.

Kommuner og private kan delta i foretak hvis formål er investeringer, utvikling og drift av havnen.

Departementet kan ved forskrift gi nærmere regler om organisering og forvaltning av havner og havnevirksomhet."

§ 46 omhandler spesielt utpekte havner, som er særlig viktige for å utvikle effektiv og sikker sjøtransport. Dette er de fem store landsdelshavnene.

Utgangspunktet etter gjeldende rett er at kommunene har frihet til å organisere havnene slik de ønsker og kommunestyret kan plassere de ulike oppgavene der det er hensiktsmessig. I den nye loven er det gjort forenklinger når det gjelder kommunens organisering av havnevirksomheten. Det er opp til den enkelte kommune å velge den organisasjonsform den finner mest hensiktsmessig. Havnevirksomheten kan organiseres som:

- a) en del av kommunen etter kommunelovgivningen
- b) et interkommunalt selskap etter lov om interkommunale selskap
- c) et selskap etter den alminnelige selskapslovgivningen.

Det er også presisert i loven at kommunene kan delta i foretak sammen med private, hvis formål er investeringer, utvikling og drift av havna.

Havnekapitalen

Regelverket om forvaltningen av havnekapitalen er et viktig og mye omdiskutert punkt. 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.

Med den nye loven endres også avgiftssystemet. 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.

Havnekapitalen skal holdes regnskapsmessig atskilt fra kommunens øvrige midler. Havnekapitalen kan benyttes til investering i foretak som nevnt i § 45 annet ledd. Eierandel ervervet ved slik investering, og avkastningen av denne, inngår i havnekapitalen.

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).

Departementet kan prøve lovligheten av en kommunes vedtak eller annen disposisjon over havnekapitalen. Dersom annen disposisjon over havnekapitalen anses ulovlig, kan departementet iverksette forvaltningstiltak overfor kommunen. Men departementet kan i særlige tilfeller gi tillatelse til at midler som hører til havnekapitalen, blir investert i virksomhet med andre forhold enn de som er nevnt foran.

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 allmennyttig formål.

4.2 Havneloven om interkommunalt samarbeid

De hovedpunkter som er nevnt foran viser at det nå er lagt bedre til rette for at kommunene kan gå sammen i interkommunalt samarbeid innenfor havnesektoren. Spesielt gjelder dette havnas rolle innenfor godstransport, hvor det fremgår klart at det overordnede mål er færre og større havner, og ikke minst mer effektive havner som kan gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig.

Det er ulike måter å løse dette på. Kommunen kan selv velge organisasjonsform for egne havner, herunder etablere eget selskap til å forestå virksomheten i havna. Her kan kommunen velge å samarbeide med andre havner, i et felles interkommunalt havneselskap.

Ulike løsninger for interkommunalt havnesamarbeid i Vestfold er omtalt i neste kapittel.

Det finnes i dag en rekke eksempler på at kommuner har valgt å samarbeide om IKS-løsninger:

1. Borg Havn
2. Drammenregionens Interkommunale Havnevesen
3. Grenland Havn
4. Stavangerregionen Havn
5. Karmsund
6. Bergen og Omland Havn
7. Nordfjord Havn
8. Ålesundregionens Havnevesen
9. Molde og Romsdal Havn
10. Kristiansund og Nordmøre Havn
11. Trondheimsfjorden Interkommunale Havn
12. Indre Trondheimsfjord Havnevesen

Det er også prosesser i gang flere andre steder i landet, for å få etablert nye samarbeidsløsninger.

5 INTERKOMMUNALT HAVNESAMARBEID

5.1 Status i Vestfold

Både formelt og uformelt har det lenge vært prosesser i gang om muligheter for interkommunalt havnesamarbeid mellom kommuner både i Vestfold og i andre deler av Oslofjorden. Tønsberg havn har deltatt i slike samtaler og vurderinger, og har generelt inntatt en positiv holdning til samarbeid med andre kommuner.

I NOU 1999:24 Havnestrukturen i Oslofjordregionen, anbefalte utvalget bak utredningen at det legges til rette for at håndteringen av enhetslastet gods i Oslofjordregionen, bortsett fra rene lokale funksjoner, skal foregå innenfor en framtidig havnestruktur som omfatter tre hovedhavneområder. Det ble foreslått organisering i tre interkommunale havner etter følgende modell:

- Oslo og Drammen (og eventuelt Moss)
- Grenland og Larvik
- Østfoldhavnene; Borg, Halden (og eventuelt Moss).

Ingen av disse modellene er etablert eller formelt fulgt opp, men containerstrømmene, posisjoneringen av containere og skipenes anløpsmønster, har gitt en god balanse i containertrafikken til/fra Oslofjordhavnene. Dette er et resultat av samarbeid reder/havn over tid. Dette har også bidratt til at noen havner, ut over Oslo havn, har fått en fremtredende funksjon både som avlastningshavner og knutepunkt for lokalt/regionalt næringsliv. I dette bildet er Larvik, Grenland, Borg og Moss de mest fremtredende.

Formålet med å etablere et IKS kan variere fra kommune til kommune, men i hovedsak legges det opp til bedre og mer effektive havnetilbud gjennom konsentrasjon av stykkgoeds/enhetslasttrafikken til en eller et fåtall havner/terminaler og en spesialisering av havnefunksjoner og -tilbud der dette er aktuelt. Havnevirkomhet er ressurskrevende, og et interkommunalt samarbeid kan gi samarbeidskommunene totalt sett et bedre, mer oversiktlig og mer markedsstilpasset havne- og infrastrukturtilbud. I Oslofjordområdet er IKS-løsningen spesielt knyttet til containertransport. Utviklingen har lenge gått i retning av større knutepunkthavner, med høy anløpsfrekvens, moderne og kostbart terminalutstyr, relativt store arealkrav, og med god lokalisering i forhold til infrastruktur på landsiden.

Containervirkomheten er allerede ute fra Tønsberg havn. Dette kan beskrives slik som at markedet her allerede har funnet en regional løsning. Larvik havn er den havna som i dag tjener som en knutepunkthavn for det meste av containerbasert sjøtrafikk til og fra Vestfold. Dette er en løsning som har vært markedsstyrt, hvor de store aktørene innenfor godtransport og logistikk har valgt den løsning de finner best. På grunn av krav til anløpsfrekvens og forbindelser, samt kostnadseffektivitet, har det vel ikke vært noe reelt regionalt alternativ til denne løsningen.

Konklusjonen blir derfor at man i Vestfold har kommet langt i retning en felles regional løsning for den viktigste delen av markedet, uten etablering av noe formelt interkommunalt samarbeid mellom de kommunale havnene.

Det går svært mye gods over fergehavnene i fylket, i form av ro/ro-trafikk og vanlig lastebiltransport, jfr. tabell i kapittel 4.2. De to store ro/ro-havnene er Larvik og Sandefjord.

Den mest aktuelle samarbeidspart for Tønsberg er trolig Horten kommune. Avstanden er relativt kort mellom de to havnene, slik at et nærmere samarbeid om felles løsning vil ha liten konsekvens for kundene. Dagens virksomhet er mye den samme, import og lagring av byggevarer. Begge havner mangler de arealer som er nødvendige for å kunne vokse i de respektive markeder, og begge havner har en beliggenhet inntil bysentrum, og begge har lenge arbeidet med planer for omlokalisering av denne virksomheten.

For næringslivet har Larvik havn i dag funksjonen som regional havn, med gode forbindelser mot større havner på kontinentet. Sandefjord er en viktig fergehavn, med liten godsvirksomhet utover dette. Det er vanskelig å finne holdepunkter for at Tønsberg gjennom et formelt IKS-samarbeid med disse to havnene kan få gevinster av betydning, hverken for havna eller for næringslivet i kommunen.

Den beskjedne godsvirksomheten Tønsberg har igjen er delvis av lokal karakter, hvor det er et lokalt marked som betjenes, samtidig som en del av varene distribueres i et større marked. Virksomheten på Stensarmen er en mellomting mellom lokal og regional varedistribusjon.

5.2 Modeller for Interkommunalt samarbeid (IKS)

Ny havne- og farvannslov innebærer ikke endringer som påvirker de IKS-samarbeidsmodeller som er etablert tidligere, og det er gitt at:

- IKS gir et bedre grunnlag for samordnet planlegging og prioritering av infrastruktur- og næringsutvikling i samarbeidsregionen (Planapparatet – RTP/NTP).
- Det kan gis spesialiseringsmuligheter i havnetilbudet (f.eks. innen kyst/utenriksfart (stykkegods/enhetslaster), handel, industri/produksjon, farlig gods, private kaier/havner m.m.).
- Det kan oppnås bedre utnyttelse og mer behovsrettet utvikling av havnene/kaiene i regionen.
- Beredskaps- og sikkerhetsmessige forhold (bl.a. ISPS-tiltak) vil stå sentralt i vurderingen av ulike regionale kai/havnetilbud.
- Tønsberg kommune må fortsatt ha et forhold til havne- og kystplanlegging. Innhold og omfang skal fremgå av selskapsavtale/vedtekter.

Tønsberg kommune vil fra 2010 ha et formelt ansvar for havnevirksomheten i kommunen. Denne er geografisk gitt av kommunegrensen i sjø, det som nå kalles "sjøområde" (tidligere havnedistrikt).

Kommunens forvaltningsansvar og myndighet er gitt i § 9 i Lov om havner og farvann (2009). Kommunen har forvaltningsansvar og myndighet etter denne loven innenfor området hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven, med mindre noe annet følger av bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven. Kommunen skal sørge for sikkerhet og fremkommelighet i havner og i kommunens sjøområde. Departementet kan gi forskrift og treffe vedtak om kommunens forvaltningsansvar og myndighet etter denne loven, herunder gjøre unntak fra eller utvidelse av kommunens forvaltningsansvar og myndighet.

Havneloven åpner også for flere alternative løsninger der ansvaret for havnedriften delegeres til en eller flere kommuner (IKS-løsning). En IKS-løsning styres også av en egen lov, IKS-loven eller kommunelovens §27.

Det som må sikres er at privat virksomhet som i dag driver egen kai gis gode utviklings- og infrastrukturforhold. Bak dette ligger at sjøveien er en prioritert transportvei i NTP-sammenheng og at overføring av gods til sjø og bane står fast på det politiske plan. Dette må ligge i bunnen når eventuelle nye samarbeidsløsninger vurderes.

Slik sjøtrafikken over Tønsberg tegner seg i dag, domineres denne av privat virksomhet. Det er derfor et spørsmål om det er ressursmessig og trafikalt hensiktsmessig å opprettholde et eget offentlig havne- og terminaltilbud i Tønsberg. Kanskje kan dette bedre ivaretas av andre havner eller kommuner i et formelt samarbeidsforhold? Det er her gjeldende havnelov åpner for nye organisasjonsløsninger. Den mest sentrale, og mest benyttede er IKS-løsningen, men muligheten for rene AS-løsninger er nå også aktuelle. Ingen av trafikkhavnene på kysten har til nå benyttet seg av denne, men dette må også ses i sammenheng med at ny havne- og farvannslov trådte i kraft fra 2010. Her har vi ingen erfaring å vise til.

Tønsberg kommune har alt ansvar for havne-, kyst- og farledssiden i kommunens sjøområde, og kan dekke dette gjennom to ulike samarbeidsløsninger, ved etablering av interkommunalt selskap.

Alternativ	Aktuelle samarbeidskommuner	Tiltak	Ansvarsforhold
Alt. 1 IKS-løsning: Uten ny havneutbygging i kommunen.	a) Horten b) Larvik c) Horten og Larvik	Stensarmen legges ned som offentlig havnetilbud. Det kan være aktuelt, etter avtale med kaicier, å benytte havnetjenester hos eksisterende, private havneanlegg i kommunen. Det legges her opp til å basere hovedstrømmen av sjørettet stykk gods og annen last til egnede havneterminaler i samarbeidskommunen(e). Det forutsettes at kommunen opprettholder og ev. videreutvikler passasjer/turist- og cruisetrafikktilbudet.	Tønsberg kommune (ref. ny Lov om havner og farvann) ¹ vil fortsatt ha et forhold til havne- og kystplanlegging, dvs at ansvar for trafikkstyring, navigasjons- og sikringsarbeid og tilrettelegging for ny skipsstrafikk må avklares i bl a IKS-ets selskapsavtale.
Alt. 2 IKS-løsning: Med ny felles interkommunal godshavn i kommunen.	a) Horten b) Larvik c) Horten og Larvik	Stensarmen legges ned som offentlig havnetilbud, og ny godshavn etableres. En mulighet for lokal havneutbygging er Vallø. Andre lokaliseringalternativ er ikke vurdert nærmere.	Kommunens oppgaver og ansvar styres av IKS-ets omforente selskapsavtale.

1) Myndighet som etter denne loven tilligger kommunen, kan delegeres til interkommunalt samarbeid, jf. lov 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneoven), og til selskap etablert i henhold til lov 29. januar 1999 nr. 6 om interkommunale selskaper.

Departementet kan ved enkeltvedtak eller i forskrift fastsette at en nærmere bestemt del av kommunens myndighet etter denne loven kan delegeres til private. (§10)

6 ALTERNATIVE HAVNELØSNINGER

6.1 Rammer og forutsetninger

Med kommunedelplanen for Stensarmen har kommunen tidligere besluttet at det ikke skal være noen godshavn på Stensarmen i fremtiden, jfr. kapittel 3.4. Avvikling av godsvirksomheten på Stensarmen skulle derfor inngå som en fast forutsetning for strategiplanen. Under arbeidet med strategiplanen er denne forutsetningen vurdert opp mot:

- a) kommunens overordnede mål om å beholde en lokal godshavn og
- b) den nytte viktige bedrifter i kommunen har av havnas tjenester (spesielt knyttet til bruk av havnas portalkran).

Man har derfor ønsket å ta med et nytt alternativ i denne strategiprosessen, hvor arealbruken på Stensarmen endres i forhold til vedtatt KDP, slik at havnas portalkran fortsatt vil kunne yte tjenester til kommunens næringsliv. Dette er en tjeneste (ekstra tunge løft) som det ikke finnes nærliggende alternativer til, og som er viktig for det lokale "markedet". Dette alternativet kan ses som et mellomalternativ eller kompromissalternativ.

Et viktig moment i denne saken er at når KDP for Stensarmen ble vedtatt, var Vallø vurdert som et reelt lokaliseringalternativ. Det har senere blitt klart at Vallø-alternativet ligger godt frem i tid, og også at det er usikkerhet knyttet til om Vallø blir et reelt alternativ (jfr. 6.2).

Uthygging av en ny containerhavn i Tønsberg, som en ny knutepunkthavn, er ikke aktuelt. Tønsberg har for lengst utviklet denne virksomheten, og den dekkes i dag godt av Larvik havn og andre eksisterende knutepunkthavner (som Oslo). Det lokale næringslivet og de store transportutøverne har tilpasset seg en slik situasjon. Ut fra logistikkhensyn er de aller fleste bedrifter med store transportbehov best tjent med større og effektive knutepunkthavner, selv om det betyr færre havner. For næringslivet i Tønsberg-regionen bør det derfor ikke være noe mål å få en ny storhavn i kommunen. Med mulig unntak for Slagentangen er det heller ikke noen lokaliseringmuligheter for en slik havn innenfor kommunens grenser. En ny storhavn i Tønsberg vil heller ikke være i tråd med nasjonale føringer innenfor sektoren.

6.2 Alternativer

Strategivalget vil ut fra disse forutsetningene være følgende alternativer:

Havneutbygging

Alternativ 1: Ingen ny havneutbygging

Alternativ 2: Ny lokal godshavn (eventuelt som felles interkommunal løsning)

Alternativ 3: Begrenset godshavnvirksomhet på Stensarmen, som er forenlig med boligutvikling.

Alternativene representerer ulike prinsippløsninger. Lokalisering av en eventuell ny havn ikke er avklart. Vallø er det eneste reelle lokaliseringalternativet for en ny offentlig godshavn, og alternativ 2 er derfor knyttet opp til Vallø-alternativet (enten Vallø eller ingen ny havn). Det ligger som en del av "bestillingen" at alternativ lokalisering skal utredes (jfr. kapittel 2.1).

Om Vallø kan bli et reelt alternativ er så langt ikke avklart. De nødvendige avklaringer og forhandlinger med ESSO er ikke gjennomført. ESSO arbeider fremdeles med kartlegging av forurensningene på Vallø, og vil utarbeide en tiltaksplan sammen med Klima- og forurensningsdirektoratet (Klif). Det arbeidet vil pågå ut 2011. Før dette arbeidet er ferdig, vil de ikke gjøre noen beslutninger om salg av Vallø. Men det har vært en forutsetning for strategiutredningen at når Stensarmen er vedtatt avviklet som offentlig trafikkhavn, må strategiplanen også omfatte en vurdering av alternativ lokalisering.

Vallø er her tatt med som mulig sted for en utvikling av en ny offentlig godshavn, til erstatning for Stensarmen. Dette er gjort for å sikre at man i denne prosessen ikke utelater et alternativ som kan være en reell mulighet og et godt alternativ. Vallø har i dag den nødvendige infrastruktur for å kunne tjene som en lokal godshavn. Vallø er nærmere omtalt i neste kapittel.

Ulike organisasjonsmodeller

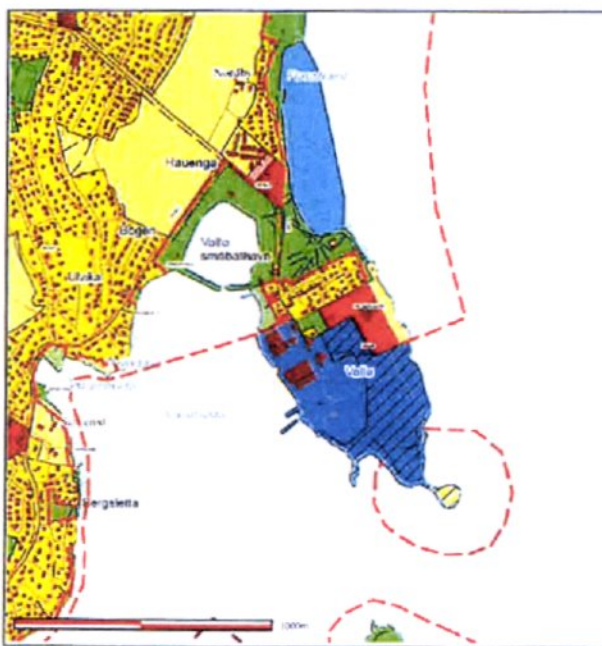
Enten havneadministrasjon og offentlig trafikkhavn som kommunal etat/selskap, eller i form av en interkommunal løsning.

6.3 Vallø-alternativet

Vallø ble i strategiplanen fra 2007 anbefalt som fremtidig godshavn for Tønsberg. Vallø er en halvøy som ligger ca. 5-6 km fra Tønsberg sentrum. Veiforbindelsen med sentrum går via Kilen og Presterød, og deretter Rv 510 Valløveien ut til Vallø. Den siste strekningen inne på Vallø, Carl 15. gate, er av relativt dårlig standard.

I kommuneplanens arealdel er det tidligere raffineriområdet til ESSO vist som industriområde. På plankartet skilles det mellom den delen av området hvor oljeraffineriet lå, og området vest og sør for dette hvor det er lagt restriksjoner på bruken (skravert område). Denne delen av området berøres av de restriksjoner som gjelder for de områder som grenser til Oslofjorden.

Dette var planstatus i forrige kommuneplan (2004 – 2016), og arealbruken er ikke endret i det kommuneplanforslaget som da var under behandling (Kommuneplan 2008 – 2020).



Flyfotoet nedenfor viser at selve industrianlegget er fjernet og at det kun er administrasjonsbygget og den store terminal/lagerbygningen som står tilbake. Lagerbygningen på 8 000 m², som ligger innenfor kaiområdet, er utstyrt med 5 terminalporter/ramper mot landsiden. Deler av lagerbygningen er tidligere leid av Tønsberg havn for lagring av veisalt, men denne leieavtalen er nå avsluttet.

Sjøsenteret på Vallø ligger rett nord for ESSOs område. Senteret omfatter småbåthavn, marina, restaurant, mm.



Ved den kommende rullering av kommuneplanen vil spørsmålet om fremtidig bruk av arealene på Vallø trolig bli et tema. Selv om arealene er avsatt til industriformål, vil annen arealbruk også måtte vurderes, ikke minst på grunn av de friluft- og verneinteresser som er knyttet til dette området. Det kan bli aktuelt å vurdere om RPR for Oslofjordregionen skal utvides i dette området. I kommuneplankartet er bare den ytterste delen av området vist innenfor denne strandsonen.

Områdets beliggenhet gjør at det også kan være interessant å utnytte deler av området til boligformål. Dette vil stille meget store krav til opprydding i forurenset grunn på stedet, en prosess som vil kreve både fjerning og rensing av jordmasser. Kostnadene ved slik rensing vil være en viktig faktor. Bruk av området til industri og lager vil stille andre krav til rensing, og være billigere.

En eventuell etablering av godshavn på Vallø vil i utgangspunktet kun legge beslag på selve kaiområdet og det eksisterende terminalområdet innenfor. Dette utgjør et samlet areal på ca. 35 daa. Ved en effektiv utnyttelse av dette området vil det være mer enn nok plass til de godsmengder som i dag går over Stensarmen. Havneetablering behøver således ikke å bety noen begrensninger i utnyttelsen av resten av raffineriområdet. Den delen av dette arealet som ikke berøres av kommuneplanens restriksjonsgrense, er på ca. 80 daa.

6.4 Andre lokaliseringalternativer

Spørsmålet om andre mulige lokaliseringalternativer for en offentlig godshavn ble tatt opp i 2007 i forbindelse med tidligere strategiplan, men i og med at Vallø da pekte seg ut som det mest aktuelle, ble det den gang ikke noen videre prosess om mulige andre alternativer.

Slagentangen kan være et alternativ hvis Vallø utgår. Farvannsforholdene skal være gode, men øvrig infrastruktur må bygges ut. Dette alternativet kom som et innspill fra ESSOs representant på markedsmøtet.

Vi har ikke gått videre inn på konkrete forhold og muligheter på Slagentangen i denne utredningen. På grunn av det store investeringsbehovet for ny infrastruktur, vurderes Slagentangen som uaktuell for en liten lokal godshavn, og en større havnetablering er vurdert som et uaktuelt prosjekt (jfr. kapittel 7.1).

6.5 Alternativ 3 Begrenset godshavnvirksomhet på Stensarmen

Det er vurdert et kompromissalternativ, hvor byutvikling på Stensarmen kombineres med fortsatt godshavnvirksomhet på stedet. Det forutsettes at denne havnevirksomheten er forenlig med utviklingen av Stensarmen som en ny bydel med hovedvekt på boliger. Et slikt alternativ er ikke i tråd med vedtatt KDP, selv om denne planen også beholder et betydelig areal til havneformål. Men planprosessen for KDP har gjort at planen er vanskelig å tolke, og lite egnet som grunnlag for en ny havnestrategi. Prosjektgruppen har derfor valgt å utrede et slikt kompromissalternativ.

Vurderingen omkring byutvikling på Stensarmen, kombinert med fortsatt havnedrift, er beskrevet i en tilleggsutredning, som inngår som vedlegg til strategiplanen. Tilleggsutredningen beskriver arealkonsekvensene, og hva fortsatt havnedrift vil bety for mulighetene for å realisere boligpotensialet på Stensarmen. Det er utarbeidet skisser for fire alternativer, uten godshavn og med godshavn, og gjort beregninger av boligpotensialet.

Kartskissen under viser en mulig planløsning, som avviker fra vedtatt KDP. Arealene rundt portalkrana er her beholdt som havneområde, samtidig som havnearealene i vest er gjort smalere enn i KDP. Denne løsningen kan være en midlertidig løsning, i en trinnvis transformasjon til boligformål av de sjønære områder på Stensarmen.



7 SPESIFISERTE UTREDNINGSTEMAER

I kapittel 2.1 ble det listet opp en rekke spørsmål og utredningstema, som del av bestillingen. Disse er indirekte besvart gjennom den dokumentasjon som er fremlagt i tidligere kapitler.

De aktuelle tema var:

1. Havnenes betydning for næringsutvikling i Tønsberg-regionen
 2. Havnen i et regionsenterperspektiv
 3. Sjøtransport som et fremtidig miljøvennlig transportalternativ
 4. Alternativ lokalisering av havnevirksomhet
 5. Utfordring for dagens vegsystem
 6. Økonomiske konsekvenser.
-
1. Fra tidligere tider har havn og sjøfart hatt stor betydning for næringsutviklingen i Tønsberg, men denne betydningen er i dag langt mindre. Det mest synlige i Tønsberg i dag er småbåttrafikken, som sommerstid setter sterkt preg på livet i havneområdene. Virksomheten ved Scan Rope og Grenland Group er i hovedsak det som er igjen av direkte sjøtilknyttet virksomhet i byen. Dagens godshavn på *Stensarmen har liten virksomhet*, og betyr i næringssammenheng lite. I selve Tønsberg er det ikke grunnlag for en større næringsutvikling basert på havn og sjøtransport. Dette ville kreve store arealer, egnet for både havn- og næringsutvikling, med "riktig beliggenhet" i forhold til hovedvegsystemet. Utenfor byen har vi oljeterminalen på Slagentangen, som gjør Tønsberg havn til en av de største godshavnene i Oslofjorden, men dette gir ikke noe spesielt grunnlag for videre næringsutvikling.
 2. Tønsbergs rolle som regionsenter er basert på byens funksjon som administrasjonssenter, samt dens betydning som handelssenter, med en stort regionalt omland. Det er innenfor disse næringene byen har sitt beste utviklingspotensial. I et regionsenterperspektiv er havnen i dag uten betydning. Tønsberg har ikke noen områder som er aktuelle for utvikling av en større knutepunkthavn. 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. En fremtidig satsing på et fåtall utvalgte knutepunkthavner vil bidra til å styrke sjøtransporten rolle, i tråd med overordnede mål.
 3. Her vises det til Nasjonal transportplan, hvor det er et mål at sjøtransporten skal ha en viktig rolle i transportsystemet, og at det skal legges til rette for økt sjøtransport.
 4. For næringslivet generelt er ikke spørsmålet om alternativ lokalisering av havnevirksomhet særlig relevant, da dette er og vil være markedsstyrt.
 5. 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.
 6. Økonomiske konsekvenser av ulike strategivalg er behandlet i kapittel 9.7.

8 VURDERINGER OG ANBEFALINGER

8.1 Innledning

Hovedspørsmålet i saken om ny havnestrategi er om kommunen skal etablere en ny lokal offentlig godshavn, som erstatning for Stensarmen. Vallø er her vurdert som det eneste reelle lokaliseringsoalternativet. Alternativene defineres derfor slik:

Alternativ 1: Ingen ny godshavn

Alternativ 2: Ny lokal godshavn på Vallø

Alternativ 3: Begrenset godshavnvirksomhet på Stensarmen.

Det er også gjort noen vurderinger om ulike organisasjonsmodeller, men dette er nedtonet da spørsmålet om en interkommunal løsning basert på en ny interkommunal godshavn vurderes som en lite aktuell løsning. Fremtidig interkommunalt samarbeid innenfor havnesektoren forutsettes å omfatte andre deler av havnevirksomheten.

For begge alternativene vil samarbeid om bruk av private havner kunne inngå som en del av løsningen.

8.2 Evalueringskriterier

Følgende faktorer er relevante når konsekvensene av ny havnestrategi skal vurderes:

I Nasjonale mål og regional havnestruktur

Det overordnede nasjonale mål er økt markedsandel for sjøtransporten. Dette forutsetter:

- Mer hensiktsmessig havnestruktur, nasjonalt og regionalt, med større grad av kommersielt drevne havner.
- Profesjonalisering, med markedsorienterte investeringer, og samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor offentlig havnevirksomhet.

Er havnestrategien i tråd med slike nasjonale mål om havnestrukturen? I dette perspektivet må Tønsberg havn vurderes i en regional sammenheng, hvor målet er en best mulig samordnet og effektiv løsning. Utgangspunkt er hvor god og attraktiv løsningen er for regionens næringsliv, med hensyn til kvalitet og kostnadseffektivitet.

II Byutvikling

Er havnestrategien i tråd med overordnet byutviklingsstrategi, og overordnede retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging?

III Lokale markeder og kunder

Konsekvenser for dagens lokale brukere og lokalt næringsliv?

IV Trafikale konsekvenser

Trafikale konsekvenser, i form av transportarbeid og klimagassutslipp, lokale trafikk- og fremkommelighetsproblemer, trafikkstøy og trafikkulykker?

V Samfunnsøkonomi

Arealbruksformål i bysentrum, salg/avhending av havnearealer, havnekapitalen, mm.

8.3 Nasjonale mål og regional havnestruktur

Nasjonale mål tilsier at det ikke bør etableres en ny og større havn i Tønsberg kommune. Næringslivet har allerede tilpasset seg dagens situasjon, hvor det aller meste av godset til og fra Tønsberg går over Larvik eller andre havner. Larvik har containertrafikken, sammen med Sydhavna i Oslo, mens mye kommer sjøveien med ferger, over Larvik og Sandfjord. En satsing på færre og sterkere knutepunkthavner er nasjonal politikk innenfor sektoren. I NTP er dette klart fremhevet, og i den nye havne- og farvannsloven følges det opp gjennom et tilpasset lovverk.

Det er også dokumentert at det i Oslofjorden er en betydelig overkapasitet på infrastrukturen, i form av havnearealer og utstyr (jfr. "Utredning av alternative havneløsninger i Oslofjorden", utredet av Norconsult for Viken Havneselskap i 2003). Det vil derfor ikke være i samsvar med en overordnet strategi for å styrke sjøtransporten at man bygger ut for større spredning av godset. Forutsetningen for en effektiv og konkurransedyktig sjøtransport er sterke regionale knutepunkthavner, med tilstrekkelig markedsgrunnlag.

Alternativene 1 og 3 er derfor i tråd med nasjonale mål og andre overordnede føringer, jfr. kapittel 4.1 om NTP, og kapittel 5.1 om formålet med ny havne- og farvannslov. Godsmengdene over Tønsberg havn er så små at nedlegging av den lokale havna ikke har noen betydning i et overordnet perspektiv.

I alternativ 2 inngår utbygging av ny havneinfrastruktur, i form av en ny lokalhavn. Dette er ikke noen stor sak for nasjonal havnestruktur, men i et overordnet perspektiv er det ikke noen god løsning. Larvik havn har er i dag en regional havn for næringslivet i Tønsberg, og Vallø har ikke den beliggenhet i forhold til hovedveinettet som er ønskelig for en "regional" havn.

8.4 Byutvikling

Stensarmen

I Norge har vi flere eksempler på at havna flytter ut fra sentrale områder, og etablerer kompakte og moderne havneterminaler utenfor bysentret. Et felles trekk er at byveksten etter hvert utløser et behov for å revurdere arealbruken i enkelte områder, for å tilstrebe en arealutvikling etter prinsippet "rett virksomhet på rett plass". Man ønsker å reorganisere byfunksjonene i byområdet og regionen. Dette gjør at eldre industri- og lagerområder utsettes for en interesse fra mange hold, både aktører innenfor eiendomsutvikling og fra kommunen selv. Kommunens bidrag i dette er gjerne å legge til rette for denne utviklingen, ved å legge ut egnede næringsarealer mer perifert i forhold til byens sentrum.

Bakgrunnen for KDP for Kilen, Korten og Stensarmen var at byveksten gir en utvikling hvor kommunen ønsker å revurdere arealbruken i sentrumsnære områder. I et regionsenter som Tønsberg har typiske sentrumsfunksjoner som detaljhandel og kontor sterk vekst, og kommunen ønsker å støtte opp under dette. Det er også et viktig politisk mål å øke antall boliger i det sentrale byområdet. Arealkrevende bransjer som lager og terminalfunksjoner søker samtidig ut fra det sentrale byområdet, til mer perifere næringsområder, helst beliggende nær hovedveisystemet. Til dels er det også en prosess hvor disse bransjene presses ut av miljømessige årsaker, og ofte også av økonomiske årsaker. Arealprisen blir gjerne for høy for enkelte bransjer, og områdene blir etter hvert såkalte "transformasjonsområder".

En byutvikling som innebærer transformasjon av deler av Stensarmen har flere fordeler. For det første er dette et område som innehar mange av de vesentlige forutsetninger for et godt og populært boligområde. Området ligger til sjøen, med en flott utsikt til Kanalen og fjorden. Muligheten for å bygge flere boliger sentralt i byen er et av hovedargumentene for planen. Dette er en byutviklingsstrategi som støtter opp under målene om bedre miljø gjennom redusert bilbruk. Stensarmen ligger gunstig i forhold til arbeidsplasskonsentrasjonen i og omkring bykjernen, mange vil kunne gå eller bruke sykkel til sin arbeidsplass, og med flere boliger sentralt blir det også et bedre trafikkgrunnlag for bussen. Flere boliger i sentrum vil også bidra til at målene om bedret sentrumsmiljø og økt sentrumshandel vil kunne oppfylles.

Tilleggsutredningen om et mulig kompromissalternativ for Stensarmen viser at fortsatt havnedrift med den løsning som der beskrives, kan kombineres med boligbygging i kvartalene nærmest Kanalen.

Byutvikling kombinert med godshavnvirksomhet

I en tilleggsutredning (vedlegg) er det gjort noen enkle vurderinger og beregninger om hvilke konsekvenser en kombinasjonsløsning vil ha for byutviklingen på Stensarmen. Det som antas å ha størst nytte for havna og byen er å beholde virksomheten knyttet til portalkrana. Et mål på konsekvensene er forskjell i boligpotensialet for ulike alternativer av kombinasjoner havnevirksomhet og boligutbygging. Som følge av mindre areal til boligbygging gir en kombinasjonsløsning svært liten forskjell i antall boliger i forhold til hva KDPs arealbruk gir.

Vallø i kommuneplansammenheng

Strategiplanens anbefalinger vedrørende havneutbygging på Vallø vil være et viktig grunnlag for neste kommuneplanrullering.

Så langt har ikke fremtidig bruk av de "nedlagte" havne- og industriområdene på Vallø vært en sak i kommuneplanprosessen. ESSO har lenge arbeidet med planene for opprydding av området, og har ikke tatt noe standpunkt i saken før man er kommet lengre i prosessen.

8.5 Lokale markeder og kunder

Det meste av havnevirksomheten på Stensarmen er historisk betinget. Hovedvirksomheten her i dag er knyttet til lagring og distribusjon av enkelte byggevarer, men det er lite som tilsier at Tønsberg havn skal ha en slik rolle i et større distribusjonsnett. I markedsmøtene er det klart uttrykt fra de som benytter Stensarmen som omlastingssted og lager (for byggevarer) at de har stor nytte av dette, og at Stensarmen er en god beliggenhet.

Det foreligger ikke noen detaljert analyse av varestrømmene, men markedsområdet er langt større enn selve kommunen. For eksempel er BMC, som er den største kunden på havna, del av et konsern som er leverandør av byggevarer til det skandinaviske markedet. De har 10 lagre langs den norske kysten, hvor Oslo, Svelvik (også produksjon) og Tønsberg dekker Østlandet. Neste lager finner vi i Mandal. Det viser at lageret i Tønsberg dekker et større regionalt marked, og at det vil finnes lokaliseringalternativer som kan dekke dette markedet like godt.

Som nevnt har bedriftene med store varetransporter allerede tilpasset seg eksisterende infrastruktur og logistikk-løsninger, slik at deres varestrømmer går over de store havnene og knutepunktene, med Oslo og Larvik som de viktigste. Det har heller ikke fra næringslivet side kommet opp krav om havneutbygging i Tønsberg, hverken i markedsmøtet i 2010 eller i tidligere strategiprosess i 2007.

De to store industribedriftene på sørsiden av Kanalen, Scan Rope og Grenland Group, har gjennom flere år hatt stor nytte av Stensarmen og tjenestene fra den offentlige trafikkhavna. Det har i hovedsak vært sporadiske oppdrag, med bruk av portalkrana, og i tillegg har disse hatt nytte av Stensarmen for mellomlagring av varer inn til verkstedene. Det betyr at nedlegging av havnas virksomhet på Stensarmen vil ha konsekvenser for disse. Men det synes ikke å være grunnlag for å betegne dette som vesentlige konsekvenser. Det hører med i bildet at Grenland Group i løpet av noen år vil ha flyttet sin virksomhet fra Tønsberg sentrum, og grunneier har utarbeidet planer for området som innebærer annen virksomhet enn industri.

Både alternativ 1 og 2 forutsetter at godshavna på Stensarmen nedlegges. De negative konsekvenser for lokale kunder må ses i sammenheng med det transformasjonen på Stensarmen innebærer av muligheter for byutviklingen.

I alternativ 2 kan havnevirksomheten på Stensarmen flyttes over til Vallø. Gitt bedre utviklingsmuligheter og større forutsigbarhet der, vurderes dette som et godt alternativ til Stensarmen.

I alternativ 3 vil visse spesialiserte havnetjenester fortsatt kunne tilbys, ved at portalkrana bevares inntil videre. Med dette tar man hensyn til de bedrifter og kunder som i dag benytter disse tjenestene, og endrer ikke viktige forutsetninger for bedriftenes virksomhet. I tillegg til de tjenester som den kommunale havna i dag tilbyr Scan Rope og Grenland Group kan nevnes kran-tjenester i forbindelse med:

- SAPA: store konstruksjoner, som ikke kan gå på vei
- ESSO: store prosessenheter til raffineriet (Stensarmen er vurdert som den optimale mulighet)
- Henriksen Mekaniske Verksted: store konstruksjoner, som transporteres ut
- Tunge flytebrygger, som kommer med bil, og hvor Oslofjorden er markedsområdet
- Diverse containerlaste (40 " containere).

Flere av kundene kan karakteriseres som viktige i en næringspolitisk sammenheng. De muligheter som ligger for en trinnvis utvikling gjør dette at alternativet fremstår som et godt "kompromissalternativ".

Virksomheten er i hovedsak knyttet til enkelte hendelser pr. år. Den eneste med en viss grad av kontinuitet er de tjenester som ytes Scan Rope, hvor portalkrana håndterer kabler og vaiere i store lengder på spoler. Dette er gjerne noen ukers arbeid i løpet av et år.

8.6 Trafikale konsekvenser

I forbindelse med Strategiplan 2007 ble det de trafikale forhold i Stensarmen og ved Vallø utredet. Grunnlagsmaterialet og vurderingene som ble gjort den gangen gjelder i hovedtrekk også for dagens situasjon.

Trafikale forhold - Stensarmen

Stensarmen har god tilgjengelighet til hovedveisystemet. Området ligger inntil den viktige kollektivåren over Kanalbrua og er innenfor rimelig gang- og sykkelavstand fra sentrumsområdet.

Biltrafikken skaper i perioder store problemer i deler av Tønsberg sentrum. Kapasiteten over Kanalbrua og i Mammutkrysset er allerede sprengt, og man kan i rush oppleve til dels store avviklingsproblemer også i det øvrige veinettet. Noe som igjen resulterer i en stadig økende sniktrafikk i enkelte sentrumsnære bolig-gater.

For godshavna på Stensarmen betyr dette at fremkommeligheten for godstransporter i deler av døgnet er vanskelig. Dessuten vil stor godstrafikk til og fra et så sentrumsnært område som Stensarmen være en dårlig løsning rent byplanmessig. Etableringen av nye trafikkskapende bedrifter på Stensarmen har også bidratt til å øke biltrafikken i området og skaper ytterligere trafikk og problemer i atkomsten til Stensarmen. Det foreligger planer for utbedring av traafikksystemet.

Fra Strategiplanen 2007: I trafikkutredningene til Tønsbergpakken 2 ble det gjort omfattende beregninger og analyser av flere alternativer for fremtidig veisystem. Ny Ringvei Nord ligger inne som en planforutsetning. Ut over dette er det ikke fattet vedtak om noe større veiprojekt. Samtidig anslås trafikkøkningen til å bli ca. 1 % pr. år. Sammen med alle aktuelle utbyggingsprosjekter i kommunene i regionen er trafikkmengden i Tønsberg beregnet å øke med 19 % frem til år 2015. Frem til 2015 vil trafikkvolumet øke betydelig både på Rv 311 og Rv 308 over Kanalbrua. Døgntrafikken vil her øke med 7 800 kjøretøyer på hovedveien/Ringveien gjennom Stensarmen og med 8 200 over Kanalbrua. Fremkommeligheten antas tidvis å være dårlig. Etter hvert som det blir stadig vanskeligere å kjøre gjennom sentrum vil flere benytte Ringveien og kryssene på Kilen, som blir overbelastet i rushperiodene.

Trafikale forhold - Vallø

Vallø har heller ikke den ideelle beliggenhet for en godshavn trafikkmessig sett, da fylkesveien mellom Presterød og Vallø går gjennom boligområder. På det meste av strekningen er veien av god kvalitet, med gang- og sykkelvei på begge sider, mens det vil være behov for oppgradering den siste del av strekningen ute på Vallø. Med en virksomhet på dagens nivå vil overføring av havnas godstrafikk til Vallø ikke gi vesentlige utslag på for eksempel støy fra veitrafikken.

Dagens trafikk i veisystemet: På Rv 510 fra krysset med Rv 311 er registrert trafikkmengde ca. 8 2000 kjøretøy (ÅDT). Trafikkmengden reduseres utover mot Vallø, til ca. 3 200 kjøretøy på de siste lenkene. Presterødkrysset er en begrensning i dag.

Dagens trafikk på hovedveien ut til Vallø ligger på et relativt høyt nivå sett i forhold til boligbebyggelsen langs veien. Trafikknivået på veien nærmest krysset med Rv 311 (over 8 000 i ÅDT) utløser normalt avbøtende tiltak (krav om støyskjerming). For Vallø medførte nedleggingen av oljeraffineriet nedgang i trafikken. Etablering av Tønsberg havn på området vil medføre noe økt trafikk. Tar vi utgangspunkt i den virksomhet som i dag er på Stensarmen, blir dette en svært beskjeden trafikkøkning. Andelen tungtrafikk er imidlertid stor, og dette gjør at trafikkvolumet vil bli sammenlignbart med trafikken i oljeraffineriets tid.

Havneetablering på Vallø kan medføre at godshavnas totale godsvolum øker, ved at ny virksomhet kommer til. Det betyr at det vil være en viss usikkerhet knyttet til alle trafikale vurderinger i lokaliseringssaken.

Det som vil være av størst betydning for trafikken på veinettet ut til Vallø er hva som på lang sikt vil skje med de store arealene der ute. Der oljeraffineriet lå kan det komme ny næringsvirksomhet, eller boliger. Det ligger også en viss usikkerhet om fremtidig arealbruk innenfor det som er vist som restriksjonsområde. Dette kan bli en sak ved neste kommuneplanrullering.

Det må derfor påregnes at dette gamle industriområdet ute på Vallø i fremtiden vil generere ny trafikk, uansett havn eller ikke havn. I den sammenheng vil trafikken som overføres til Vallø i forbindelse med flytting av godshavn bety relativt lite.

Regionale forhold

Trafikken til og fra en mindre lokal godshavn, med trafikkmengder på det nivået som dagens trafikkhavn har, er relativt liten. Virkningene for trafikken på hovedveinettet vil derfor også bli relativt beskjeden, når man sammenlikner ulike alternativer for hvordan godsstrømmene går. De alternativer som er aktuelle er enten en ny erstatningshavn, som kan være på Vallø, eller at den trafikken som i dag går over Stensarmen overføres til eksisterende havner (Larvik eller andre). De trafikkmengder som det dreier seg om er så små at dette vil ligge innenfor de usikkerhetsmarginer som gjelder for trafikkprognoser. Det er derfor ikke gjort noen mer konkret vurdering av trafikale konsekvenser på overordnet nivå.

8.7 Samfunnsøkonomi

Havneformål ut, sentrumsfunksjoner inn

Sett i et samfunnsøkonomisk perspektiv er dagens arealbruk på Stensarmen ikke den beste. Beliggenheten er svært attraktiv for flere arealbruksformål, som boliger, forretning og kontor. Områdets beliggenhet gjør at også "grønne" arealformål vil ha en stor verdi samfunnsøkonomisk sett, da man her vil kunne opparbeide en strandsone som blir svært attraktiv. Som eksempel vil en gjennomgående gang-/sykkelveg langs sjøen være et meget viktig prosjekt for byutviklingen.

Transformasjonen av Stensarmen faller inn i et mønster som vi finner igjen i svært mange byer med en havn som ligger sentralt i byen. Det generelle mønsteret har vært, både her i landet og i andre land, at

moderne havner og havneterminaler har andre krav til arealer og utvidelsesmuligheter, atkomstforhold, mv. enn hva som kan oppnås sentralt i en større by. Den andre siden i dette bildet er byveksten, hvor både miljøkrav og press fra private og offentlige utbyggingsinteresser gjør at sentrale havnearealer blir "attraktive" for ulike aktører. Beliggenhet i bysentrum er for en moderne havn ikke noe viktig krav, snarere tvert i mot. Verdistigningen på sentrale arealer betyr i denne sammenheng også at man ofte kan få en "vinn-vinn"-situasjon. For lagring av bygningsvarer vil man vanligvis ikke ha samme betalingsvilje som for mer typiske sentrumsfunksjoner. Samfunnsøkonomisk sett er det derfor positivt at lager- og transportvirksomhet flyttes ut fra denne sentrale delen av byen, og erstattes av andre arealbruksformål som bolig, kontor og forretning.

Salg av eiendommer på Stensarmen

Tønsberg havn/Tønsberg kommune eier omtrent halvparten av arealene på Stensarmen. Det er ca. 135 daa, hvorav 105 daa er bortfestet til diverse formål, mens 30 daa er havneareal.

Det forutsettes at havna beholder et areal nærmest sjøen, med kaifronten og noe bakareal. Et slikt kaiareal, med lengde ca. 400 m og bredde 40 m, utgjør 16 daa. Grovt sett kan en forutsette at et totalareal på ca 120 daa, inklusive veiareal, kan selges. Hvis vi her reduserer noe på grunn av veiarealet, står man igjen med ca. 100 daa.

Det er antatt en mulig salgspris på mellom 3 000 til 5 000 kr pr. m², avhengig av reguleringsformål. Til sammenlikning har prisnivået på Kilen ligget på omkring 3 000 kr pr. m², for næringsareal. Trolig vil boligareal på et så attraktivt sted som Stensarmen ligge noe høyere. Det gir en salgspris på mellom 300 mill. kr og 500 mill. kr.

I et samfunnsøkonomisk perspektiv må disse verdianslagene ses sammen med den verdi de kommunale arealer i dagens situasjon representerer, med utgangspunkt i inntekter fra festeavgifter og havnevirksomhet, samt eventuell samfunnsnytte ut over dette.

Verdiøkning for bakenforliggende eiendommer, som følge av transformasjon fra havn/industri til kontor/bolig, må også inngå i en økonomisk analyse. Her må man også ta med de verdier som ligger i eksisterende bygninger og annen infrastruktur. Verdien av infrastrukturen bestemmes av leieinntekter og andre inntekter. Havna har en stor portalkran her, som også har en bruksverdi (avhengig av fremtidig etterspørsel etter slike tjenester).

Disponering av havnekapitalen

Salg av arealer som hører inn under Tønsberg havn må vurderes i forhold til regelverket for disponering av havnekapitalen. Havnelovens bestemmelser om havnekapitalen gir føringer for disse økonomiske størrelser skal vurderes. Havnekapitalen kan i utgangspunktet ikke nyttes til andre formål enn havnevirksomhet, jfr. kapittel 5.1. Det kan gis fritak fra disse reglene, helt eller delvis, men i hovedsak avgrenset til formål som fremmer sjøtransport.

Med havneutbygging på Vallø (alternativ 2) vil inntekter fra salg av arealer på Stensarmen kunne benyttes til denne utbyggingen. Med salg av eiendommer på Stensarmen vil man ha et godt grunnlag for å etablere en ny lokal havn på Vallø. Dette er tilsvarende det som har vært utviklingen i andre byer. I Oslo har for eksempel et omfattende salg av verdifulle arealer i ulike deler av sentrum gitt et økonomisk fundament for utbyggingen av ny containerhavn i Sydhavna.

På Vallø ligger mye av infrastrukturen klar, og dette begrenser investeringsbehovet. Vallø bør derfor prioriteres fremfor eventuelle andre alternativer, som krever store investeringer ved en havneutbygging.

Det vil også være andre aktuelle investeringsformål som ligger innenfor regelverket for bruk av havnekapitalen. Mudring i kanalen er et slikt tiltak.

Konklusjon: Gitt at salg av havnas eiendommer på Stensarmen kan gi betydelige salgsinntekter, har kommunen et godt grunnlag for å kunne realisere en havneutbygging på Vallø (alternativ 2). I denne saken må også kommunens rolle som grunneier vurderes. Kommunen kan selge seg ut, eller sitte som grunneier.

8.8 Sammenstilling

Skjemaet nedenfor inneholder en sammenstilling av evalueringen av de tre alternativene.

	Alt. 1 Ingen havneutbygging	Alt. 2 Ny lokal godshavn på Vallø	Alt. 3 Begrenset godshavn-virksomhet på Stensarmen
I Nasjonale mål og regional havnestruktur	I tråd med nasjonale mål og føringer	I tråd med nasjonale mål og føringer	I tråd med nasjonale mål og føringer
II Byutvikling	Ingen vesentlige konsekvenser	Legger føringer på fremtidig arealbruk på Vallø, i favør næringsutvikling	Ingen vesentlige konsekvenser
III Lokale markeder og kunder	Liten negativ konsekvens for dagens brukere, men ingen vesentlige konsekvenser for lokalt næringsliv generelt	Ingen vesentlige konsekvenser	Liten negativ konsekvens for enkelte av dagens brukere. Ingen vesentlig konsekvens for lokalt næringsliv.
IV Trafikale konsekvenser	Ingen vesentlige konsekvenser	Ingen vesentlige konsekvenser	Ingen vesentlige konsekvenser
V Samfunnsøkonomi	Ingen vesentlige konsekvenser	Ingen vesentlige konsekvenser	Ingen vesentlige konsekvenser

Alle tre alternativer er i tråd med nasjonale/overordnede mål og føringer (jfr. Nasjonal transportplan).

Godshavn på Vallø vil legge visse føringer for fremtidig bruk av arealene der ute. Den vil kunne være en utløsende faktor for næringsutvikling på Vallø, da nærhet til havn er en viktig lokaliseringsfaktor for mange bedrifter. Samtidig vil havnealternativet også kunne kombineres med boliger på den sydlige delen av området.

For næringslivet i byen og regionen mer generelt vil valg av alternativ spille mindre rolle, da Vallø-alternativet forutsettes å bli en lokalhavn. For dagens brukere av havna på Stensarmen vil alternativ 2 være det beste. Alternativ 3 representerer en mulig trinnvis utvikling, som bedre ivaretar viktige kunder enn alternativ 1.

De trafikale konsekvenser vil ikke være av stor betydning. Havnetablering på Vallø vil gi noe trafikk i forhold til dagens situasjon, men det relevante sammenlikningsalternativet vil være annen utbygging på Vallø, og det innebærer at det vil bli økt trafikk på de lokale veiene uansett.

Samfunnsøkonomisk sett er alternativene ganske like. Alle alternativene gir en "byutviklingsgevinst" ved endret arealbruk på Stensarmen. Gitt at det allerede ligger en havn med kai og annen infrastruktur på Vallø, er det ikke grunnlag for å vurdere det ene alternativet som vesentlig mer lønnsomt enn det andre.

8.9 Interregionalt samarbeid

Et interkommunalt samarbeid kan ha to formål. Enten et samarbeid om en utbygging/utvikling av en felles lokal havn, eller samarbeidet begrenses til å omfatte det kommunale ansvaret for havne-, kyst- og farledsforvaltningen.

Dersom samarbeidet skal gjelde utvikling og drift av en felles havn, er det vanskelig å se noe klart lokaliseringsalternativ. I Horten havn er situasjonen mye den samme som i Tønsberg, med et sentralt beliggende havneområde som er interessant for fremtidig byutvikling og sentrumsvekst, og som ikke har

stort nok areal til å gi de utviklingsmuligheter som havna ønsker. Med dagens plansituasjon er heller ikke Langgrunn et alternativ som ny havn, da kommuneplanen så langt ikke har avsatt området til ny havn.

Et samarbeid med Horten kommune om ny felles havn på Vallø kan være et alternativ. Dagens virksomhet med lagring av stål mm. i Horten havn kan i tilfelle overføres til Vallø, slik at arealer kan fristilles for sentrumsutvikling i Horten. Men noen god løsning er dette trolig ikke, og heller ikke noen særlig aktuell løsning. Denne virksomheten bør fortrinnsvis ha en bedre lokalisering i forhold til hovedveinettet i fylket, og bør også inngå som del av virksomheten i et sterkere knutepunkt for godstransporten. Horten havn ligger i så måte langt mer gunstig til, i forhold til både hovedled og hovedveisystem.

Et interkommunalt samarbeid om det kommunale ansvaret for havne-, kyst- og farledsforvaltningen antas å ha fordeler i form av større effektivitet og lavere kostnader, gitt den store interessen det har vært på dette området.

Regionalt alternativ

Horten er vurdert å være den mest aktuelle samarbeidspart ved en IKS-løsning, da disse to havnene dekker mye av det samme området. For Horten havn synes plansituasjonen å være svært usikker. Langgrunn er et alternativ som gir muligheter for vekst i godstransporten over Horten havn, og som også kunne vært interessant i et IKS-perspektiv. I dagens situasjon er dette alternativet ikke aktuelt. Det vil derfor bli en videre utvikling i sentrum innenfor de havnearealer som havna disponerer. Det gir ikke grunnlag for noen "regional" løsning i et eventuelt samarbeid mellom Horten og Tønsberg.

Velges Vallø som fremtidig godshavn for Tønsberg, vil det være en løsning som også kan være interessant som en interkommunal løsning, i et IKS-samarbeid mellom Tønsberg og Horten, og eventuelt også andre kommuner. Men det vil uansett være en forutsetning at dette blir en havn med en begrenset og lokal funksjon. For noen mer omfattende regional funksjon er ikke Vallø egnet.

Larvik er allerede i dag en "regional løsning" for Tønsberg, da store deler av sjøtransporten til og fra Vestfold går over Larvik. Det er betydelig vekst i trafikken over denne havna, og prognoser tilsier at Larvik kan befeste sin stilling som regional godshavn og godsknutepunkt. Gitt de fordeler som en slik havn gir for effektiv transport og logistikk, kan det konkluderes med at Larvik havn representerer den beste regionale løsningen for kommunene i Vestfold.

9 KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER

9.1 Konklusjoner

For alle alternativer gjelder at eksisterende havnearealer på Stensarmen på sikt vil få en annen funksjon enn å være lagerplass for byggevarer, jfr. vedtatt kommunedelplan. Beliggenheten til sjøen, og samtidig nær sentrum, gir havnearealene et stort potensial som byutviklingsområde. Havna er i dag en barriere mellom sjøen og arealene innenfor. Samfunnsnyttene av alternativ bruk av disse arealene antas å være stor.

Dagens brukere av havnas arealer og tjenester vil i ulik grad bli berørt. Fra kommunens ståsted er denne saken vurdert i en bredere sammenheng, som kommunedelplanvedtaket fra 2009 viser. De byplanmessige og samfunnsmessige fordeler ved annen arealbruk er der tillagt vesentlig vekt.

Valg av havnealternativ betyr lite for næringslivet

Da vedtaket om omdisponering av arealene på Stensarmen ble gjort, forelå et strategidokument hvor Vallø-alternativet var utredet. Det antas derfor at vedtaket ble fattet ut fra den forutsetning at Vallø var et aktuelt alternativ. De vurderinger som er gjort viser at det betyr lite for byen og for næringslivet om det blir en ny lokal godshavn eller ikke. Et vesentlig moment her er at nedlegging av eksisterende havnevirkosomhet på Stensarmen er i tråd med nasjonale mål for sjøtransporten, og at det av hensyn til effektiv logistikk er en god løsning at varestrømmene går over andre og større havner. Det store bildet er at næringslivet i Tønsberg allerede har tilpasset seg en overordnet infrastruktur for sjøtransport og godstransport hvor Tønsberg havn ikke inngår.

Havneetablering på Vallø er en byutviklingssak

På samme måte som nedleggingen av Stensarmen var et ledd i langsiktig byutvikling, er også spørsmålet om etablering av ny godshavn på Vallø et valg mellom alternativ arealbruk og byutvikling. Det er langt mer enn en ren havnesak alene. Det er lite som tilsier at en ny lokal havn, som erstatning for godshavna på Stensarmen, er en kritisk sak for sjøtransporten og næringslivet.

Infrastrukturen for en havn er til stede, slik at overføring av den lokale godshavn til Vallø kan skje med relativt små kostnader. Men det er også faktorer som taler for at dette ikke trenger å være den beste løsningen, sett i en større sammenheng. Vallø er ikke en ideell beliggenhet for en godshavn, både på grunn av veiatskomsten og beliggenheten. Områdets beliggenhet og attraktivitet gjør det egnet for boligformål, gitt at den opprydding som ESSO nå planlegger ender opp med at det er et egnet formål. På grunn av den tidligere raffinerivirkosomheten på stedet vil det kreves omfattende tiltak, og tilsvarende store kostnader for å klargjøre området for boligbygging. Skal det bygges boliger der må det gjøres tiltak for å sikre de forurensningsnivåer som da kreves, og det forutsetter omfattende rensing og fjerning av forurensede masser. Det vil kreves tiltak for å bedre veiatskomsten, uavhengig av hvilket utbyggingsformål man ender opp med. I den lokale planprosess vil trolig trafikk og veiatskomst bli et sentralt spørsmål.

Alternativ 2 gir de beste muligheter for en aktiv næringspolitikk. En lokalhavn på Vallø kan bli en viktig faktor i kommunens tilrettelegging for næringsutvikling, hvor kommunen kan tilby nye næringsarealer i tilknytning til en havn.

Kompromissløsningen

Alternativ 3 er en interessant løsning, som på en god måte ivaretar viktige næringsinteresser i den transformasjonsprosessen som Stensarmen må gjennom. Alternativet gir et godt utgangspunkt for en trinnvis prosess, hvor bedrifter med behov for de spesialiserte havnetjenester som kan tilbys med portalkrana, på sikt kan finne alternative løsninger. Det ligger godt til rette for at den havnedriften som er beskrevet kan kombineres med boligutvikling i tilgrensende områder.

Alternativ 3 er vurdert i forhold til vedtatt KDP for Stensarmen, men det er vanskelig å gi noen entydig konklusjon om hvorvidt alternativet er i konflikt med målene i KDP. Planprosessen for KDP har vært lang og kronglete, og den endelige planen er uklar på flere punkter.

Planavdelingen i Tønsberg kommune har gjennomgått dokumentene fra planprosessen for KDP Stensarmen, og konkluderer også med at denne har vært lite avklarende med hensyn til godshavns fremtidige situasjon. Konsekvensutredningen har ikke utredet konsekvensene for havna ved flytting av denne, eller konsekvensene av videreføring av havna. Trolig har det i planprosessen for KDP vært en tro på at disse spørsmålene blir besvart av en uavhengig utredning og gjennom egne politiske vedtak. Slik rekkefølgebestemmelsen i KDP Stensarmen legger opp til, er det nærliggende å tro at denne avklaringen ligger nær i tid, da planen legger opp til omfattende transformasjon til boliger. Kommentarer i saksfremlegget viser at det på en og samme tid er uavklart situasjon i forhold til havna, men samtidig en forventning om avtale om flytting. Dette kan trolig forklares ved at andre spørsmål har tatt mye av fokus i planarbeidet. Det fremstår som uklart hvordan man har tenkt seg at planen skal gjennomføres uten en avklaring om havnas fremtid. Det står klart i saksdokumentene at havnevirksomhet som i dag er uforenlig med boligformål, men uten noen nærmere presisering på dette punktet.

Situasjonen i dag er at det er uklarhet omkring Vallø-alternativet, samtidig som man har en vedtatt KDP som forutsetter at havnevirksomheten skal flyttes ut, med rekkefølgebestemmelser på dette.

Som del av arbeidet med strategiplanen er det derfor gjort en egen utredning for å se om hva (om noe) av havnevirksomheten som kan fungere sammen med boligutvikling, samt konsekvenser (for området, næringslivet og byen som helhet) ved opprettholdelse av havneformål på deler av dagens godshavnsområde. Konsekvensen målt i antall boliger på Stensarmen er liten. En slik mulig løsning kan ses som en trinnsvis avvikling av godsvirksomheten på Stensarmen, parallelt med arbeidet med avklaring om flytting til en fremtidig godshavn på Vallø vil la seg realisere.

Ut fra tilleggsutredningen må konklusjonen her blir at alternativ 3 representerer et godt kompromissalternativ, hvor fortsatt havnedrift ikke er i konflikt med en byutvikling med vekt på boliger. Gitt usikkerheten om Vallø vil bli et reelt alternativ for ny godshavn, vil alternativ 3 være et riktig strategisk valg. Det kan være en overgangsløsning, før Vallø kan realiseres. Dersom Vallø utgår som fremtidig havneløsning, vil man senere kunne stå fritt til å velge hva man gjør på Stensarmen.

9.2 Interkommunalt samarbeid

Det synes ikke å være grunnlag for noe interkommunalt samarbeid om havneutbygging:

- Larvik er allerede etablert som en regionalhavn, og har Vestfold-kommunene som sitt hovedmarkedsområde.
- Et samarbeid med Horten om en regional løsning er uaktuelt, etter som Langgrunn-prosjektet ble lagt til side.
- Vallø er ikke egnet for større regionale oppgaver

Det interkommunale samarbeidet fremover vil gå på administrative oppgaver, hvor det ligger store muligheter til effektivisering og forbedring av tjenestene.

9.3 Ny havnestrategi - anbefalinger

Strategiplanen fra 2007 anbefalte overføring til Vallø, og fraflytting fra Stensarmen. Kommunen ble der anbefalt å ta initiativ for forhandlinger, med sikte på etablering av ny godshavn på Vallø. Formålet var å åpne for byutvikling og boligbygging på Stensarmen.

Den nye havnestrategien for Tønsberg tar utgangspunkt i følgende to forhold:

C. Usikkerheten omkring Vallø

D. En videreføring av deler av godsvirksomheten på Stensarmen vil være forenlig med den planlagte boligutviklingen, som en midlertidig løsning i en trinnvis transformasjon til nye boligområder.

Ad. A: Når det gjelder Vallø har man ikke kommet inn i reelle forhandlinger. Vallø-alternativet vil blant annet avhenge av resultatene fra miljøundersøkelser og oppryddinger på Vallø. Det forutsettes at kommunen går aktivt inn i forhandlinger med dagens eier om overtakelse av deler av det gamle industriområdet. Hvor lang tid disse prosessene vil ta er usikkert?

Ad. B: En begrenset videreføring av godshavnvirksomheten, knyttet til portalkrana, vil kunne tjene som en midlertidig løsning, inntil spørsmålet om Vallø blir avklart. Man vil da kunne ta stilling til spørsmålet om fortsatt havnevirksomhet på Stensarmen. En slik trinnvis løsning for Stensarmen er beskrevet i tilleggsutredningen om byutvikling på Stensarmen. Vurderingen er at dette vil være forenlig med den planlagte boligutviklingen på stedet. Om forholdet til byens næringsliv er det gjort den vurdering at det er denne delen av havnevirksomheten som er av størst betydning for byens næringsliv. Dette er vurderinger gjort på bakgrunn av de to markedsmøter som er avholdt i 2007 og 2010.

Alternativ 3 anbefales derfor lagt til grunn for havnestrategien. En slik strategi må følges opp gjennom:

- En planmessig avklaring for Stensarmen, basert på en trinnvis avvikling av godsvirksomheten. Dette kan for eksempel skje gjennom en revisjon av KDP, basert på skisser og konklusjoner i tilleggsutredningen.
- En planprosess for de gamle industriområdene på Vallø, hvor en ny lokal godshavn forutsettes etablert omkring eksisterende kaiområde. Dette kan for eksempel skje gjennom en KDP, eller områderegulering, for området.