



Regjeringens ambisjon er å legge til rette for utvikling av en konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport, med effektive havner og transportkorridorer, samt en god beredskap mot akutt forurensning. Klima- og miljøhensyn skal ivaretas i den løpende kystforvaltningen. Bærekraftig vekst og verdiskaping er et av regjeringens hovedmål. Økt bruk av nye teknologiske løsninger innen skipsfarten og stimulering til grønn vekst for norsk maritim næring, herunder miljøvennlig drivstoff, vil være viktige bidrag for å utnytte skipsfartens konkurransefortrinn.¹

OECD peker på at havner og byer historisk har vært sterkt knyttet sammen, og at denne koblingen over tid har blitt svakere. De økonomiske fordelene deles ofte med en større region, mens ulempene overlates til lokalsamfunnet. Dette er en aktuell problemstilling også i Norge. Det er viktig at en bynær havn spiller på lag med byen og omgivelsene.

Det er nær sammenheng mellom Larvik havn og Larviksamfunnet gjennom flere grenseflater, som krever en felles tilnærming til problemstillinger og diskusjoner som berører Larvik Havn og Larvik kommune. **Helhetlig tilnærming til havneutvikling og areal- og byutvikling.**

Kommunestyret har vedtatt at overordnet havnestrategi skal avklares i Kommuneplanens samfunnsdel og Kommuneplanens arealdel / kommunedelplan for Larvik by, før større strategiske tiltak kan iverksettes i regi av Larvik havn.

Dette notatet oppsummerer status, beskriver noen potensielle utfordringer og muligheter for Larvik Havn, og vil ligge til grunn for næringsplanen, kommuneplanens samfunnsdel og kommuneplanens arealdel.

¹ Nasjonal transportplan 2018 - 2029

1 Status

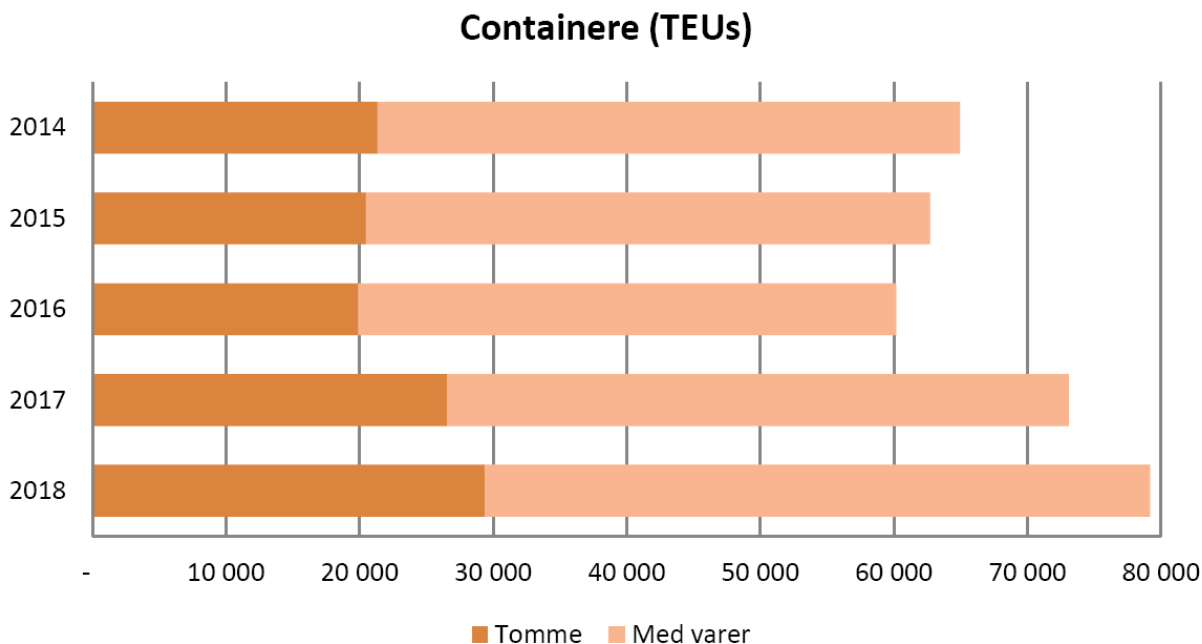
Larvik Havn er Norges nest største containerhavn, Norges største fergehavn på gods og en av de største på fergepassasjerer. Videre er Revet Containerhavn utpekt som stamnetthavn. En ringvirkningsanalyse som Larvik Havn fikk utarbeidet i 2014 konkluderer med at Larvik Havn i 2013 hadde en sysselsettingseffekt på 1.005 årsverk i regionen, total omsetning beregnet til 1,8 mrd kroner og inntekt beregnet til 718 millioner.

Antall TEUs (20 fots containerenheter) utgjorde 79.200 i 2018, en vekst på 8 prosent fra året før og ny rekord for Larvik Havn. I alt 787.000 tonn gods ble fraktet i containere. Retningsbalansen var 28 prosent innførsel og 72 prosent utførsel. Larviks markedsandel blant containerhavnene i Oslofjorden økte fra 12,9 % i 2016 til 15,9 % i 2018, og er økende. Ca. 1/3 av containerne som går over Larvik Havn er tomme.

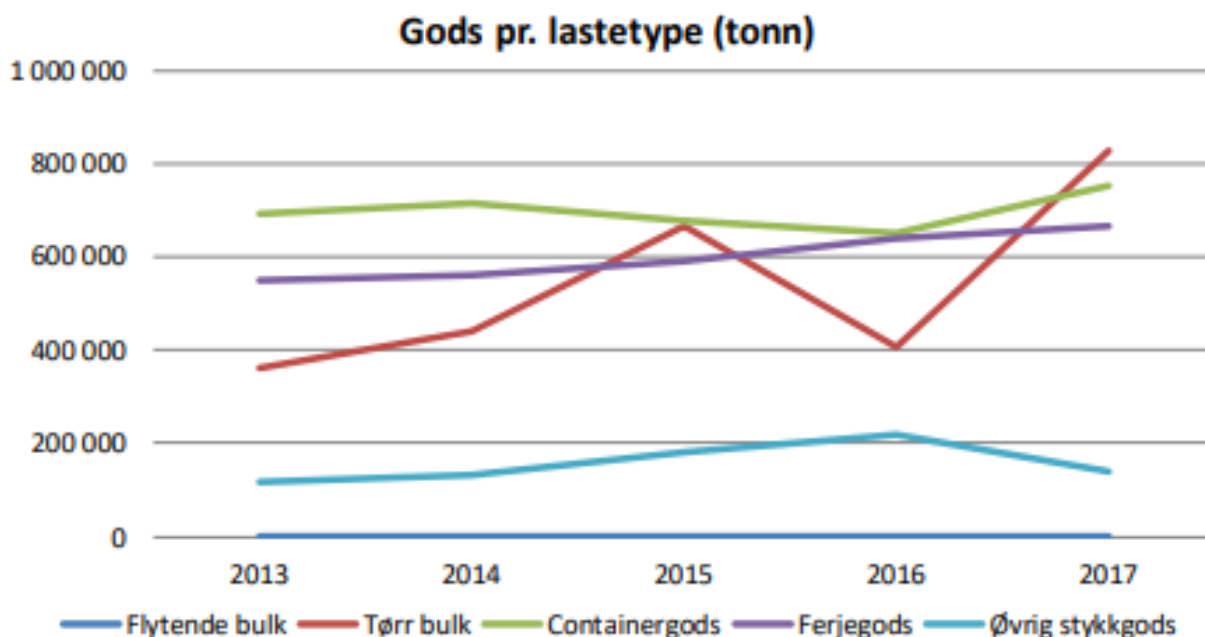
Larvik Havn KF har investert for over 200 millioner siste 10 år. Investeringene har i hovedsak vært knyttet til utvikling av kaier, areal, terminaler og infrastruktur samt eiendomserverv på Revet. Med de gjennomførte investeringstiltakene har havnekapasiteten blant annet økt med 80 mål nye havneareal og 230 meter nye kaier. I neste økonomiplanperiode 2019-2022 er det budsjettet med et investeringsprogram på 147 millioner. Larvik Havns ambisjon er Larvik Havn skal utvikles til den miljømessig og kommersielt foretrukne havn på vestsiden av Oslofjorden, og derigjennom bidra positivt til styrking av regionens næringsliv.

Verdens første autonome og helelektriske skip - Yara Birkeland – settes i drift i 2020, og vil gå i rute mellom Herøya, Brevik Havn og Larvik Havn.

CONTAINERVIRKSOMHET LARVIK HAVN 2014–2018



Kilde: Larvik Havn



Kilde: Larvik Havn årsrapport 2017

2 Potensielle utfordringer

Utnytte det fulle potensialet som Larvik Havn gir for lokal/regional verdiskaping og sysselsetting: Havnen er viktig både for importrettet og eksportrettet virksomhet i hele regionen og Østlandet. Det kan stilles spørsmål ved om man klarer å hente ut det fulle potensialet for lokal og regional verdiskaping som følger av å ha en regional havn. Direkte omlasting av gods over Larvik Havn til lastebil eller tog gir begrenset lokal verdiskaping og sysselsetting, i stor grad kun knyttet til selve omlastingen. Lokal verdiskaping og sysselsetting avhenger av at man får lokalisert en større del av verdikjeden til kommunen. Klarer man å hente ut lokale gevinster innen verdiskaping og sysselsetting, eller blir havnen et virkemiddel hvor man deler gevinsten med hele regionen og får hele ulempen lokalt?

Redusere negative effekter for lokalsamfunnet: Aktiviteten som følger av Larvik Havn har også negative effekter på lokalsamfunnet. Det gjelder blant annet støy, økt tungtrafikk til/fra havnen, visuell skjemming, beslag av store arealer på Revet og området rundt.

Øke importandelen i Larvik Havn: Det er en ujevn fordeling av import og eksport over Larvik Havn, og det er utfordrende å øke importandelen. Larvik Havn jobber for å ta å ta større andeler av stykkgodset fra Skandinavia og kontinentet. Mesteparten av dette kommer på bil. Når det gjelder Short sea har særlig Oslo tiltrukket seg mye av denne lasten som tidligere gikk på bil. Larvik Havn har også styrket seg innen dette segmentet.

Usikkerhet knyttet til bruk av eventuelt godspor til Larvik Havn: Det er usikkert hvorvidt et tilbud om gods på bane vil være konkurransedyktig. Larvik Havn gjennomførte i 2016 en markedskartlegging for å kartlegge interesse hos sentrale aktører for en jernbaneterminal i Larvik Havn. Det er identifisert et tilstrekkelig

godsvolum og godsaktører har respondert positivt på at man vil benytte et slikt tilbud, dersom det er konkurransedyktig på pris, frekvens og fremføringstid. Det er ikke gjort kommersielle vurderinger av om et slikt tilbud vil være konkurransedyktig og lønnsomt. Det pågående arbeidet med en KVV for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet vil også kunne få betydning for et godsspor til Larvik Havn. Det er en nasjonal målsetting om overføring av mer gods fra vei til bane. Samtidig forventes veitransport å øke sin konkurransekraft ytterligere som følge av autonome løsninger og mer effektiv og miljøvennlig teknologi.

Konkurransesevnen til veitransport sammenlignet med sjø- og jernbanetransport på strekninger der det er konkurranse

	Truck vs. Sjø		Truck vs. Jernbane	
Pris	Red	Green	Red	Green
Punktlighet	Green	Red	Green	Red
Transporttid	Green	Red	Green	Red
Fleksibilitet	Green	Red	Green	Red
Miljø	Red	Green	Red	Green
Frekvens	Green	Red	Green	Red
Sikkerhetskontroll*	Green	Red	Green	Red

*Inkluderer tilgang til infrastrukturen (sertifikater og lisenser) og kontroller av / tilsyn med transportene

Lavere konkurransevne enn den andre transportformen
 Høyere konkurransevne enn den andre transportformen

Kilde: Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane

3 Muligheter

Havn og tilhørende logistikk er et virkemiddel for lokal verdiskaping og sysselsetting: Tilgang på effektive logistikk-tjenester kan for noen virksomheter være en avgjørende forutsetning for lokalisering, mens det for andre typer virksomheter kan være et betydelig konkurransefortrinn. For eksportrettede virksomheter sikrer havnen effektiv logistikk til internasjonale markeder. Nærhet til havn er også viktig for at virksomheter skal kunne drive bærekraft med minst mulig utslipp knyttet til transport. For importrettede virksomheter kan man oppnå økt lokal verdiskaping gjennom nye logistikkonsepter hvor man tar en større del av verdikjeden innen f.eks. videreforedling, salg og markedsføring lokalt.

Utviklingstrekk havner på Østlandet: Det pågår en omstrukturering av havnene på Østlandet. I Oslo skal man nærmest halvere antall kvadratmeter havn fra tidligere tider, samtidig som at volumet skal øke og utslippene reduseres. Oslo Havns visjon er «Verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn». I Drammen foreligger det planer for å arealeffektivisere og samle havnevirksomheten på et område, hvor arealene som frigjøres skal benyttes til byutvikling. I Moss er det etablert en innlandshavn tilknyttet Moss Næringspark, for å avlaste havnearealene i Moss Havn.

Samle logistikkrelatert virksomhet kan øke godsvolum og tilhørende lokal verdiskaping og sysselsetting: Larvik Havn er utgangspunkt for at Larvik har en stor andel av næringsstrukturen innen logistikk og lager.

Gjennom å samle logistikkrelatert virksomhet kan man styrke Larviks posisjon som et logistikknutepunkt på vestsiden av Oslofjorden og øke godsvolumet. I dag er det meste av logistikkrelatert virksomhet spredt på Revet, langs Elveveien, på Hegdal og Ringdalskogen. For utvikling av en logistikklynge må havnen ses i sammenheng med logistikk for øvrig. Det skyldes at hovedandelen av godsimport nasjonalt skjer via veitransport gjennom Sverige. De fleste logistikkaktørene betjener markeder i Oslo regionen, Østlandet og landet for øvrig. For å få best mulig grunnlag for en logistikklynge bør gods og logistikkrelatert virksomhet samles i egne næringsarealer tilknyttet E18, slik at man også kan fange opp en større andel av godset som ikke kommer på båt – samtidig som man sikrer effektiv forbindelse til Oslo regionen og Østlandet og til Larvik Havn.

Teknologi, bærekraft og kompetanse som viktige konkurransefaktorer: Teknologitviking gir rom for nye forretningsmodeller og løsninger innen logistikk. Evne til omstilling og nytenkning fra både offentlige og private aktører er et viktig premiss for å være et foretrukket logistikk-knutepunkt i fremtiden, og for å hente ut potensial for lokal og regional verdiskaping. Teknologi, bærekraft og kompetanse vil være viktige konkurransefaktorer. Gjennom bruk av ny teknologi kan man utvile mer effektive toll- og spedisjonsløsninger. Utviklingsprosjekter innen nye forretningskonsepter og teknologitviking kan brukes strategisk for å tiltrekke oss næringsetableringer, kompetansmiljøer og bygge en næringsklynge.

Frigjøre areal på Revet: Samling av logistikkrelatert virksomhet på utvalgte næringsområder for å styrke Larviks posisjon som et logistikknutepunkt, vil kunne frigjøre areal på Revet. Revet vil da kunne forbeholdes havnerelatert virksomhet og produksjon som har behov for direkte tilgang på havn. På den måten kan Larvik Havn i større grad brukes strategisk for lokal næringsutviking og å tiltrekke seg nye virksomheter til Larvik.

Forslag til ny Havne- og farvannslov som åpner for bruk av havnekapitalen. Regjeringens forslag til ny havne- og farvannslov anbefaler å gi kommunene som eiere mulighet til å ta utbytte fra havnevirksomheten. At kommuner gis mulighet til å ta utbytte fra havnevirksomheten vil bidra til å rette opp følgende uheldige forhold ved dagens regelverk; ubalanse mellom risiko og gevinst som følge av at kommuner er økonomisk ansvarlig for de kommunale havnene men ikke har anledning til å ta utbytte og at skjerming av havnekapitalen gir ikke insentiver til effektiv drift i havnene, riktig ressursbruk og samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer.

Yara Birkeland – autonom skipsløsning

Yara har besluttet å investere i autonom skipsløsning – «Yara Birkeland, sjø-feeder» - for frakt av gods fra Herøya til Brevik og Larvik Havn. Skipet, som er et samarbeidsprosjekt mellom Yara og Kongsberg Gruppen, skal frakte produkter fra Yaras fabrikk i Porsgrunn til havnene i Brevik og Larvik. Yara Birkeland blir verdens første helelektriske og selvkjørende containerfartøy. Yaras nye fartøy vil redusere NOx- og CO2-utslipp og samtidig forbedre veisikkerheten ved å fjerne opp mot 40.000 lastebilfrakter i året fra veiene i befolkede og urbane strøk. Under oppstarten vil YARA Birkeland være bemannet, for så å endre til fjerndrift i 2019 og deretter selvstendig drift fra 2020.



Kilder:

[Larvik Havn årsrapport 2017](#)

[NTP Godsanalyse 2015](#)

[Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane](#)

[Drammens tidende: Byutvikling og havn - to sider av samme sak](#)

<https://www.mtlogistikk.no/artikler/apnet-norges-forste-innlandshavn/436298>