

Sammendrag:

Konsekvenser ved flytting av fergeterminal i Larvik havn

Larvik havnevesen har henvendt seg til Transportøkonomisk institutt i den hensikt å få belyst konsekvenser av en eventuell flytting av fergeterminalen bort fra Østre brygge i Indre havn i Larvik. Prosjektet har vært konsentrert om å se på konsekvenser av at fergeterminalen flyttes til Revet, flytter ut av Larvik-området, eller flyttes vestover mot Fritzøekaien.

Dagens terminalområde i Indre havn er trangt. Det er for lite plass satt av til servicetrafikk, det vil si drosjer eller privatpersoner som henter eller bringer passasjerer til eller fra fergen. Bygningsmassen ved Østre brygge, som det vil være aktuelt å erstatte ved en eventuell flytting, er på tilsammen 3101 kvadratmeter fordelt på terminalbygg, lagerskur m.m.

Behovet for kaiarealer og bygningsmasse i en eventuell ny terminal bestemmes av fergenes kapasitet, anløpsmønster, ønsket servicenivå og behov for toll- og passkontroll. Vi har i analysen forutsatt at det er ett fergeselskap, Larvik Line A/S, som vil anløpe Larvik, og at båtene vil være «Peter Wessel» og en hurtigbåt, slik tilfellet er sommeren 1996.

Passasjerfergemarkedet

Larvik Line A/S driver med passasjertransport, og i mindre grad godstransport. Utforming av terminalområdet er en del av fergeselskapets produkt. Av denne grunn ønsker fergeselskapet å stille krav til service og komfort ved terminalen, samt ved omgivelsene forøvrig. Fergeselskapets passasjermarked kan deles i to forholdsvis ulike segmenter: I det ene segmentet er passasjerene primært opptatt av rask transport, i det andre er fergeturen i seg selv viktig.

Godstransport over Larvik havn

Godsomslaget i Larvik havn var i 1995 1,1 millioner tonn. De senere år har utviklingen vist en klar vekst i godsomslaget. Utskiping av skrotstein sto imidlertid for hele veksten i godsomslag fra 1994 til 1995. Samtlige havneoperatørselskap som er aktive i Larvik idag forventer vekst i godstrafikken over Larvik havn, særlig for ro/ro- og containertrafikk.

Det er flere forhold som taler for at Larvik havn vil beholde og endog øke sin markedsandel innenfor godstransport: Larvik er allerede den største havnen i Vestfold. Den har et allsidig tjenestetilbud som også inkluderer container- og

Notatet kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon: 22 57 38 00 Telefax: 22 57 02 90

ro/ro-havn. Ro/ro-tilbudet vil være viktig for å få mer høyverdig gods over på sjøtransport i fremtiden.

Lokalt næringsliv

Larvik Line A/S representerer 147 arbeidsplasser for personer bosatt i Larvik kommune.

Fergene generer i svært liten grad økt omsetning for Larviks handelsstand. I den grad dette forekommer vil det være om sommeren. Bensin og kioskvarer er antagelig det fergepassasjerene oftest kjøper i Larvik. Fergene kan imidlertid bidra til å trekke flere turister til Larvik. På grunn av slike ringvirkningseffekter er antagelig omsetningen større enn det som kan knyttes direkte til turister i egenskap av fergepassasjerer.

Fergeselskapet representerer selv en lokal etterspørsel i den grad selskapet bruker lokale underleverandører. I dette tilfellet er det kun én bedrift beliggende i Larvik kommune som har leveranser av noen størrelse til fergeselskapet.

Havnekassens inntekter og utgifter

Ved flytting av fergeterminalen vil Indre havn ikke lenger være aktuell for kommersiell havnedrift. Havnekassen mister da de inntekter den har av dette idag, i 1995 om lag 4,4 millioner kroner.

Hvis Larvik kommune overtar terminalanlegget skal Havnekassen ytes en erstatning tilsvarende anleggets markedspris. Denne anslår vi å være om lag 45 millioner kroner. Etablering av en ny terminal vil koste mer enn dette. Følgelig må flytting av terminalen få konsekvenser for havneavgiftene i Larvik.

Flytting til Fritzøe-kaien

Fritzøe-kaien har etter vår oppfatning en lokalisering som gjør den godt egnet som fergeterminal. Den eksisterende kai kan neppe benyttes for fergeformål, slik at bygging av ny kai vil være nødvendig for å etablere en fergeterminal her. Trafikkavviklingen på land kan også være like vanskelig som den er ved Østre brygge i dag. På grunn av pågående industriell virksomhet er alternativet ikke aktuelt i overskuelig fremtid.

Flytting til Revet

Fergene kan enten legges ved Revkai syd og benytte ro/ro-rampen, eller den kan legges i Kanalen ved «Kanalkai syd» som da forutsettes bygget ut.

Som industriområde og -havn representerer Revet et miljø preget av en betydelig støvplage fra skrotsteinlageret, samt røyk og lukt fra industrivirksomheten. Dette står i skarp kontrast til de ønsker et hvilket som helst fergeselskap vil ha til en fergeterminals ytre miljø.

Alternativ 1 på Revet: Revkai syd

Revkai syd brukes idag kun til godstransport. Bruk av Revkai syd også til fergeleie vil medføre store vanskeligheter for godstransporten. Fergeselskapet vil også få en dårlig løsning. På kort sikt er både kaiarealer og kaifront begrensende faktorer, det vil si at fergeaktiviteten i praksis vil fortrenge godsaktivitet. På lengre sikt kan kaiarealene bygges ut. Da vil kaifronten være den begrensende faktor. Det vil være vanskelig å forene passasjerfergetrafikk med godstrafikk med den begrensede kaifront det er mulig å få på Revkai syd.

Uavhengig av kaiareal og kaifront er miljøet på Revet det motsatte av hva som forventes ved en passasjerterminal. Dette teller negativt for fergeselskapets helhetsprodukt. Revkai syd synes av disse grunner svært uegnet for passasjertransport.

Alternativ 2 på Revet: Kanalkai syd

Alternativet innebærer at det bygges en ny kai - Kanalkai syd - i hele Kanalens lengde, fra hjørnet utenfor Nor-Cargo helt til Kanalkai nord utenfor Felleskjøpets bygg. Alternativet medfører et behov for investeringer i terminalanlegg på 67 - 84 millioner kroner for å etablere en ny terminal sammenlignbar med dagens terminal på Østre brygge. En full opparbeiding av hele arealet (41 da.) medfører en investering i størrelsesorden 79 - 96 millioner kroner. Til sammenligning har vi anslått markedsverdien av anlegget på Østre brygge til 45 millioner kroner.

Alternativet medfører ikke negative konsekvenser for godstransporten eller for pågående industriell aktivitet på Revet. Derimot medfører det negative konsekvenser for fergeselskapet: På grunn av at forholdene på Revet er så anderledes enn det man vanligvis forbinder med fergeterminaler, forventer vi en forringelse av det samlede fergeproduktet og en viss nedgang i passasjertallet for fergeselskapet. Vi vil på et transportfaglig grunnlag ikke anbefale at fergeterminalen flyttes til Kanalkai syd slik det ytre miljøet på Revet fremstår idag. Alternativet fremstår imidlertid bruksmessig som bedre enn delt løsning på ro/ro-kaien.

Flytting ut av Larvik kommune

Alternativet har positive miljøkonsekvenser for Larvik fordi det blir mindre trafikk i Larvik sentrum. Enkelte vil nok også mene at fergen er et positivt innslag i bybildet, slik at en utflytting også vil ha negative konsekvenser for miljøet.

En underleverandør til Larvik Line A/S vil få svekket sin konkurranseposisjon hvis Larvik Line A/S flytter ut av kommunen. Dette kan ikke forstås som et varig tap av salg for denne bedriften. Leveranser til Larvik Line A/S kan erstattes av andre leveranser.

Larvik Line A/S representerer våren 1996 147 arbeidsplasser for personer bosatt i Larvik. Utflytting av fergeterminalen fra Larvik vil medføre at noen får lengre arbeidsreise, noen vil slutte, noen vil kanskje flytte etter. Generelt er en utflytting negativt for arbeidsmarkedet i Larvik. For de som søker deltidsarbeid, som det er en del av i Larvik Line A/S, vil det antagelig være spesielt vanskelig om fergen flytter ut.

Nedleggelse av Østre brygge som fergeterminal kan medføre at havneavgiftene i resten av Larvik havn må økes, som følge av bortfall av den netto inntekt Havnekassen har fra Østre brygge. Imidlertid slipper man utgiftene ved å bygge en ny terminal.

Vi kan på et transportfaglig grunnlag hverken tilråde eller fraråde at fergeterminalen flytter ut av Larvik. Vurderingen av dette alternativ er i størst grad av politisk natur.

Anbefaling

Fritzøe-kaien holdes for å være et uaktuelt alternativ på grunn av pågående industriell virksomhet. Alternativet Revkai syd vil med stor sannsynlighet fortrenge øvrig godstrafikk. Alternativet Kanalkai syd er funksjonelt sett et godt alternativ, men har store negative egenskaper i og med det ytre miljø på Revet. Alternativet utflytting fra Larvik medfører tap av 147 arbeidsplasser for personer bosatt i kommunen. Vi vil derfor anbefale at fergeterminalen forblir på Østre brygge.