

BRØNNØY HAVN KF

<i>Sign.</i>	<i>Arkivnr.</i>	<i>H.sak</i>		
PÅH		04/07	SAKSFRAMLEGG	INNSTILLING

H.sak: 04/07

NY HAVNE OG FARVANNSLOV

Det er kommet en omfattende høringsnotat vedrørende forslag til revidert lov om havner og farvann mv. fra Fiskeri og Kystdepartementet. Av havner i Nord Norge er det kun Bodø og Tromsø havn som er høringsinstanser, videre er Nordland Fylkeskommune og Fylkesmannen i Nordland med på høringslisten, samt Norsk Havneforening og Norsk Havneforbund foruten en rekke andre statlige og fylkesvise etater og ulike bransje- og næringsorganisasjoner.

Nordland Fylkeskommune, næring og samferdselsavdelingen – arrangerte et drøftingsmøte, den 02.03.07 i Bodø - vedrørende departementets høringsnotat. Her var havnene i Nordland invitert og undertegnede deltok for Brønnøy Havn. På møtet ble det gitt en rekke innspill til Nordlands Fylkeskommune sitt arbeid med høringsnotatet.

I høringsbrevet fra Fiskeri og Kystdepartementet bes det særlig om kommentarer og innspill til følgende problemstillinger:

- *Hvorvidt havnen bør ha en egen økonomi (havnekaske) atskilt fra kommunenes øvrige økonomi slik som etter gjeldende lov, eller om kommunen bør kunne organisere havnen som annen kommunal virksomhet.*
- *Hvorvidt det skal gjelde en begrensning som innebærer at selskap som er etablert med midler fra havnekassen, kun skal kunne ha offentlige eiere.*

Nordlanf Fylkeskommune påpeker bla. følgende i sinn høringsuttalelse: Det vil derfor være nødvendig med flere nivåer av havner for å oppnå en fullverdig havneutvikling som sikrer overføring fra vei til sjø og bane. Ut fra dette foreslås følgende strukturering av havnemønsteret:

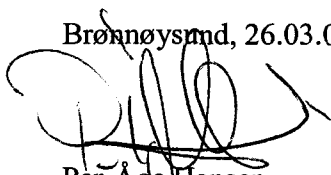
- 1) Nasjonalhavner – med statlig økonomisk engasjement som av forslag i høring.
- 2) Stamnettshavner – med statlige virkemidler for å oppnå et tilfredstillende antall spesialiserte havner som logistikknutepunkt.
- 3) Næringshavner – med statlige virkemidler for bevaring av viktige næringshavner (ofte for fiskeriformål) med et økonomisk incentiv for å sikre sjøtransport til stamnettshavner og nasjonale havner.
- 4) Øvrige havner –

Undertegnede vil videre fremheve følgende:

- Havnestrukturen må tjene et effektivt logistikkssystem for en rasjonell vareflyt for næringslivet. Hovedhensikten må være et logistikkssystem som næringslivet er tjent med og som bygger opp under og danne grunnlaget for en positiv nærings- og samfunnsutvikling, lokalt og i regionen.
- Ansvarsfordelingen mellom staten v/Kystverket og kommunenes havneforetak er noe uklart. Farledene må fortsatt være et statlig ansvar. Både hoved og bileier. Viktig å sikre samme kvalitet og standard på merking og sikring av farleden langs hele kysten. Staten har kompetanse og ressurser til å ivareta dette. En overføring til fylkes- og kommunenivået kan svekke sikkerheten mht merking av farleden.
- En omlegging av dagens avgiftssystem til farledsavgift kan bli vanskelig å prektisere. Avgiftssystemet må stimulere til en styrking av sjøtransporten og dreining fra vegtrafikk mot sjø. Sjøtransporten må som følge av en omlegging av avgiftssystemet bli styrket konkurransemessig. Videre er det viktig at havnenes økonomi ikke blir svekket som en følge av en omlegging.
- En omlagging av avgiftssystemet må ikke svekke havnenes økonomi og driftsgrunnlag. Havneinntekter og havnekassa må fortsatt avgrenses til havnedrift og havneinvesteringer. For å sikre en fremtidig havneutvikling bør havnene fortsatt ha en adskilt økonomi, i form av en havnekasse adskilt fra kommunens øvrige økonomi slik som etter gjeldende lov.
- Videre bør det ikke være en begrensning som innebærer at selskap som er etablert med midler fra havnekassen, kun skal kunne ha offentlige eiere.

Vedlagt følger Nordland Fylkeskommunes høringsuttalelse:

Brønnøysund, 26.03.07



Per-Åge Hansen
Havnefogd



FYLKESRÅDSSAK

Møtedato: 27.03.2007

Høring - revidert lov om havner og farvann m.v.

Kort sammendrag

Saken omfatter forslag til revidert lov om havner og farvann av 8. juni 1984 som Fiskeri- og kystdepartementet har sendt på høring. Bakgrunnen er den markerte utviklingen på transportsektoren de senere årene. Tydeligere konkurranseflater mellom transportformene, økende press på veinettet og at de miljømessige sidene ved transport blir viktigere, er sentrale elementer for forslaget om lovendring.

Hovedmålsettingen med en revidert havne- og farvannslov er å etablere et rammeverk som gjør at havnene får utvikle seg som logistikknutepunkt og at sjøtransporten blir i stand til å hevde seg i konkurransen med øvrige transportformer.

Med den store betydning sjøtransporten har for næringslivet i kystfylket Nordland, er det svært viktig at myndighetene snarlig kan legge til rette for en mest mulig tjenlig utvikling for denne sektoren. Positive virkemidler i form av gunstige finansieringsordninger og større grad av likebehandling mellom transportformene i avgiftspolitikken, er svært etterlengtede og aktuelle myndighetstiltak.

Fylkesrådets vurdering

For gods er sjøtransport den desidert viktigste transportform målt i transportarbeide, dvs tonnkilometer. Spesielt stor rolle spiller sjøtransport for næringslivet i det lange og oppstykkede kystfylket Nordland.

I lys av de store endringene som skjer i transportbildet, er det viktig å ha et lov- og rammeverk som er mest mulig oppdatert i forhold til de utfordringene som sjøfarts- og havnenæringen står overfor.

Fylkesråden mener at lovutkastet kan betraktes som et langt skritt i riktig retning for å imøtekomme behovet for modernisering av lov- og regelverket i denne sektoren – og å bringe denne samferdselssektoren bedre i takt med de rammebetingelsene som vei- og jernbanesektoren opererer under. Lovutkastet er likevel ikke helt tydelig på alle punkter mht den enkelte havns oppgaver.

Dette gjelder f eks mellom statlig og kommunal farled, mellom farled og den enkelte havns myndighets- og ansvarsområde og hva angår drift og innkreving av gebyr/inntekter. I tillegg må rettsgrunnlaget klarlegges vedr. det generelle forbudet om å bygge i 100-metersbeltet fra sjø, fri ferdsel i strandsonen samt den økende trafikken med fritidsbåter.

Næringslivet i Nordland er svært avhengig av at havnestrukturen er tilrettelagt på en slik måte at det fremstår som tjenlig å benytte seg av sjøtransport og de sentrale logistikknutepunktene for omlastning. Men det er få statlige (eller fylkeskommunale) virkemidler tilgjengelige for at næringslivet skal benytte seg av den kostnadseffektive og miljøvennlige sjøtransporten og tilgjengelige omlastningsterminaler i større omfang enn før.

For å oppfylle den overordnede transportpolitiske målsettingen om å overføre de lange godstransportene fra vei til sjø og bane, er det derfor nødvendig å ta i bruk positive virkemidler i form av målrettede finansieringstiltak i tilstrekkelig omfang og en bedre harmonisering av avgiftssystemene i transportpolitikken. I så måte er det viktig å forsere arbeidet med Soria Moria-erklæringens målsetting om å innføre et avgiftssystem med siktemål å oppnå "optimal transportfordeling".

Etter fylkesrådets mening innebærer "regionreformen" at det nye regionnivået må tillegges mer helhetlig og direkte ansvar enn før, bl a innenfor samferdselssektoren. Det betyr at det folkevalgte regionnivået i større grad må tillegges faglig og finansielt ansvar for planlegging, investeringer og drift av havnesektoren.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

Fylkesrådet har fått seg forelagt Fiskeri- og kystdepartementets forslag til revidert lov om havner og farvann til høring:

- 1) Fylkesrådet er positiv til at lovforslaget i større grad enn dagens lovverk legger til rette for havnenes funksjon som logistikknutepunkt i transportkjeden, og at sjøtransporten – i tråd med den transportpolitiske målsettingen – kan videreutvikles og hevde seg i konkurransen med de landvertse transportformene.
- 2) Fylkesrådet mener at det statlige økonomiske engasjementet i tilknytning til nasjonalhavnene må bli betydelig styrket for å kunne bidra til å oppfylle målsettingen om å overføre godstransport fra vei til sjø.
- 3) Fylkesrådet er kritisk til dagens havnestruktur med kun to nivåer der bare det "øverste" nivået (nasjonalhavnene) vil være gjenstand for statlig økonomisk engasjement. Til tross for sin lange kystlinje er kun Bodø utpekt som nasjonalhavn i Nordland. Både Narvik og Mo i Rana bør vurderes for status som nasjonalhavner. I tillegg bør behovet for stamnettshavner på Helgelandskysten sør for Mo i Rana og i Lofoten/Vesterålen vurderes.
- 4) Fylkesrådet mener at den nye loven i større grad må harmoniseres med og knyttes til plan- og bygningsloven.
- 5) Fylkesrådet er positiv til at ansvar og myndighet i forhold til havne- og farvannsloven gjøres obligatorisk for alle kystkommunene. Det kan bety at enkeltkommuner som ønsker det kan inngå i et større havnedistrikt, noe som fylkesrådet stiller seg positiv til.

- 6) Fylkesrådet støtter forslaget om å etablere en statlig aktør for å bidra til å integrere intermodal og multimodal transport i den nasjonale transportplanleggingen – i tett samarbeid med de øvrige statlige transportetatene – men forutsetter at også det regionale politiske nivået trekkes inn i dette arbeidet på hensiktsmessig måte.
- 7) Fylkesrådet mener at det nye regionnivået (kfr ”regionreformen”), må tillegges helhetlig og direkte ansvar (politisk, faglig og finansielt), bl a innenfor samferdselssektoren. Denne prinsipielle holdningen må også få betydning for den fremtidige organiseringen av havne- og farvannssektoren.
- 8) Fylkesrådet mener at det bør foretas en gradvis nedtrapping av havneavgiften basert på havnens inntekspotensiale og tåleevne med sikte på en fjerning av avgiften til fordel for sjøtransportens konkurranseevne.
- 9) Fylkesrådet er positiv til en oppmyking av regelverket knyttet til bruk av midler som kommer fra havnevirkksomheten og mener at markedsbasert prising av havnetjenester gir et godt grunnlag for effektiv havnedrift. Det må gis klare føringer for at havnekapitalen skal investeres i videreutvikling av havnen.
- 10) Fylkesrådet støtter en organisasjonsmodell som gir et skille mellom forvaltning og drift av havnene. Videre bør det legges opp til offentlig styring og kontroll av havnen ved at forvaltningsselskap etablert med utgangspunkt i havnekassen skal eies av det offentlige.
- 11) Fylkesrådet mener at en overføring av ansvaret for fyr, merker m v fra Kystverket til kommunen vil bety ineffektiv bruk av fellesskapets ressurser, svekke sikkerheten og kompetansen, øke kostnadene og dermed svekke sjøtransportens konkurranseevne.

Bodø den 27.03.2007

Sonja A. Steen
fylkesråd for næring og samferdsel

Trykte vedlegg: Ingen

Utrykte vedlegg: Ingen

UTREDNING

Innledning

Fiskeri- og kystdepartementet (FKD) har sendt forslag til revidert lov om havner og farvann av 8. juni 1984 nr 51 på høring. Lovforslag og høringsnotat som nærmere gjør rede for bakgrunn og innhold i lovforslaget er gjort tilgjengelig på FKDs hjemmeside: <http://odin.dep.no/fkd/>, under dokumenter, høringer.

Bakgrunn

Det har vært en markert utvikling på transportsektoren de senere årene. Det har blitt tydeligere konkurranseflater mellom transportformene og presset på veinettet tiltar, samtidig som de miljømessige sidene ved transport blir viktigere og mer synlige. Et annet viktig trekk ved utviklingen er at fartøyene stadig blir større og hurtigere. I tillegg øker skipstrafikken langs norskekysten, både i og utenfor territorialfarvannet. Kravene til sikkerhet og fremkommelighet på sjøen skjerpes, og innslaget av internasjonalt regelverk øker.

Hovedmålsettingen med en revidert havne- og farvannslov er å etablere et juridisk rammeverk som i lys av de nye utfordringene bidrar til at havnene får utvikle seg som logistikknutepunkt, og til en effektiv og trygg sjøtransport som med sitt miljøfortrinn hevder seg i konkurransen med øvrige transportformer. Dette er i samsvar med regjeringens transportpolitikk.

I tillegg er det viktig å få på plass et regelverk som er mer oversiktlig og brukervennlig, og som samtidig gir et mer oppdatert forvaltnings – og styringsverktøy for myndighetene.

Viktige endringer på havnesektoren

Lovforslaget viderefører og styrker skillet mellom nasjonale havner og øvrige havner. De viktigste havnene, nasjonalhavnene, bør utpekes av departementet med hjemmel i havne- og farvannsloven. Nasjonalhavnene må sikres god tilknytting til det landbaserte transportnettverket og til effektive og sikre farleder. Enkelte regler om organisering vil derfor rette seg bare mot nasjonalhavnene. En tydelig nasjonal havnestruktur vil kunne øke sjøtransportens konkurranseevne i forhold til andre transportformer.

Reglene om havneavgifter foreslås avviklet. Det legges opp til alminnelig prising av havnens tjenester. Kommunene kan i tillegg innkreve et farledsgebyr til dekning av kostnader forbundet med å tilrettelegge for sikkerhet og fremkommelighet for fartøy som trafikkerer kommunens farleder.

Det legges også opp til en statlig tillatelsesordning ved avhending av havnearealer og andre havneanlegg og andre disposisjoner som er av vesentlige betydning for muligheten til å drive havn.

Havnene gis større lokalt handlingsrom gjennom avskaffelse av detaljregulering av havnens organisering, krav til havnestyrer m.v.. Kystverket, som statens havneetat, tillegges en overordnet tilsynsrolle i havnen.

Det foreslås at loven som et utgangspunkt også gjelder private havner.

Endringer på farvannssektoren

Reglene om farvann er i hovedsak en innholdsmessig videreføring og oppdatering av gjeldende lov- og forskriftsverk.

Havnedistrikt videreføres i ny form. Kommunene får ansvaret for forvaltningen av sjøområdet i kommunen som ligger innenfor grunnlinjen, med unntak av hovedled og biled. Staten får ansvar og myndighet i hovedled og biled, og som hovedregel i sjøområdene utenfor grunnlinjen. Havnedistriktene sammenfaller dermed med planmyndighetsområdet under plan- og bygningsloven, og gjøres i tillegg obligatoriske. Det tas imidlertid inn en unntaksbestemmelse om adgang til utvidelse og innskrenking av det geografiske virkeområdet der dette er hensiktsmessig.

Omleggingen ventes ikke å ha store konsekvenser for kommunene da de største kostnadene ved navigasjonsveiledning m.v. vil være knyttet til hovedled og biled. Kommunenes eventuelle økte kostnader vil kunne dekkes gjennom oppkreving av et kostnadsorientert gebyr for bruk av kommunale farleder.

Det foreslås at Kystverket gis adgang til å igangsette planlegging i havner og farleder tilsvarende Statens vegvesens myndighet iht. pbl § 9-4. Dette gir staten et effektivt virkemiddel for å sikre nødvendig areal i viktige havner og farleder av nasjonal betydning.

I høringsbrevet bes det om særlig om kommentarer og innspill til følgende problemstillinger:

- *Hvorvidt havnen bør ha en egen økonomi (havnekaske) atskilt fra kommunenes øvrige økonomi slik som etter gjeldende lov, eller om kommunen bør kunne organisere havnen som annen kommunal virksomhet.*
- *Hvorvidt det skal gjelde en begrensning som innebærer at selskap som er etablert med midler fra havnekassen, kun skal kunne ha offentlige eiere.*

Problemstilling

Havne-Norge og regionale havneutfordringer er ulike

Betydningen og utfordringene for kysten og havnesektoren er ulik i Norge. Dette beror på kystfylkenes ulike inndeling topografisk, geografisk og demografisk. Nordland er preget av å ha den lengste kysten i Norge og avstandene kan ikke direkte sammenliknes med andre fylker i landet. Sjøtransport er av stor betydning for Nordlands befolkning og næringsliv. Er det ønskelig å oppfylle det politiske ønske om overføring fra vei til sjø og bane må man se geografien i sammenheng med den overordnede transportplanleggingen.

Stamnettsutredningene i Nasjonal Transportplan (NTP) preges fortsatt i noen grad av sektorplanlegging. Helhetlig planlegging er vanskelig når sektorplanlegging er dominerende. Effektiv utvikling av transportkorridorer og logistikknutepunkt er avhengig av helhetlig planleggingen på tvers av sektorer. I utlandet er helhetlig planlegging i større grad basis for utvikling av viktige logistikknutepunkt.

Det vil være spesielt viktig for Nordland – der næringslivet i stor grad er lokalisert ved sjø – at havnestrukturen er tilrettelagt på en slik måte at næringslivet ser fordeler av å benytte seg av sjøtransport og de sentrale logistikknutepunktene for intermodal omlastning. For at dette skal kunne

realiseres må omlastningskostnadene være av en slik art at næringslivet finner dette attraktivt og stimulerende både driftsmessig og logistikkmessig. I dag er det få tilgjengelige statlige (eller fylkeskommunale) virkemidler slik at næringslivet skal kunne benytte seg av sjøtransport og omlastingsterminaler.

Som kjent er det i Soria Moria-erklæringen satt som målsetting å innføre et avgiftssystem i de ulike sektorene på lik linje med jernbane- og veisektorene. I dag er det en skjev fordeling mellom sektorene siden jernbanenettet og veinettet nyter godt av direkte eller indirekte statlige subsidier eller gunstige avgiftsordninger, mens sjøsiden i prinsippet ikke mottar noen form for subsidier. Arbeidet med avgiftssystemmålsettingen er en forsinket prosess allerede. Med bakgrunn i forslag om endringer i havne- og farvannsloven kan staten her imøtekomme målsettingen om en bedre likestilling i avgiftssystemet mellom sektorene. Dette kan bidra til å skape en balanse mellom sektorene og bidra som et virkemiddel for næringslivet til å stimulere til økt overføring fra vei til sjø og bane samt en mer optimal transportfordeling. For å imøtekomme disse målene må Staten derfor innføre virkemidler og/eller finne subsidieordninger som støtter opp om en mer positiv havneutvikling – utover nasjonalhavnestatusen.

Planprosessene knyttet til Nasjonal Transportplan (NTP) omfatter også sjøtransport- og havnesektoren. Riktignok har sektorene vei- og jernbanetransport hittil blitt viet størst oppmerksomhet, men etter hvert har problemstillinger knyttet til omlastingsterminaler blitt mer omfattende behandlet. Havnesektoren har i så måte fått en mer sentral stilling i NTP.

I februar 2007 (FT-sak 10/07), behandlet vårt fylkesting innspill til NTP-sekretariatet (utenlandskorridorer, intermodalitet m m). Fra Nordland fylkeskommunes side viste vi til den tverretatlige rapporten om ”tiltak for å fremme intermodal eller multimodal godstransport”. Der understreker vi at det er av stor betydning at transportdepartementene nå engasjerer seg direkte i den tverrmodale avgiftspolitikken og knutepunktsproblematikken som er av avgjørende betydning for mulighetene for økt omfang av intermodale transporter og dermed overføring av lange godstransporter fra vei til sjø og bane der dette er hensiktsmessig. Det er derfor viktig at Regjeringen følger opp med de organisatoriske og økonomisk/finansielle tiltak som etatene/havnesektoren ikke nå rår over, bl a økonomisk støtte til terminalinfrastruktur og nye intermodale transportløsninger.

Fylkestinget støttet videre forslaget om å etablere en statlig aktør for å bidra til å integrere intermodal og multimodal transport i nasjonal og regional transportplanlegging, men forutsetter at det politiske regionale nivået trekkes inn i dette arbeidet, ikke bare de statlige transportetatene på regionalt nivå.

Havnestrukturen - utpekte nasjonalhavner

I St.meld. nr 24 (2003-2004) ”Nasjonal transportplan 2006-2015” ble det etablert en havnestruktur bestående av to nivåer; 1) Nasjonalhavner som skal fungere som effektive knutepunkter, både regionalt og nasjonalt. 2) Øvrige havner som skal betjene lokalsamfunn og stedlig næringsliv.

Fylkesrådet er kritisk til en havnestruktur med kun to nivåer samt at kun ett nivå vil være gjenstand for statlig økonomisk engasjement. Dette begrunnes i at Nordland med sine lange avstander langs kysten og sjøtransportavhengig næringsliv kun har én havn, Bodø havn, utpekt som nasjonalhavn. Dette er ikke tilstrekkelig for vårt kystnæringsliv og ikke tilstrekkelig for havneutviklingen for vår landsdel.

Departementets konklusjon er at konsentrasjon til de nasjonale havner vil føre til økt sjøtransport. En grundigere analyse kan gjerne vise at en slik havnestruktur ikke gir mer sjøtransport, men

derimot økte mellomtransporter på vei til/fra konsentrasjon av havner. En annen uheldig bivirkning kan bli at industri- og næringsbedrifter fra distriktene forflyttes til områder nær de nasjonale havnene.

Det vil derfor være nødvendig med flere nivåer av havner for å oppnå en fullverdig havneutvikling som sikrer overføring fra vei til sjø og bane. Ut fra dette foreslås følgende strukturering av havnemønsteret:

- 1) Nasjonalhavner – med statlig økonomisk engasjement som av forslag i høring.
- 2) Stamnettshavner – med statlige virkemidler for å oppnå et tilfredstillende antall spesialiserte havner som logistikknutepunkt.
- 3) Næringshavner – med statlige virkemidler for bevaring av viktige næringshavner (ofte for fiskeriformål) med et økonomisk incentiv for å sikre sjøtransport til stamnettshavner og nasjonale havner.
- 4) Øvrige havner –

I ovennevnte fylkestingssak i februar i år (10/07) mente fylkestinget at både Mo i Rana, Bodø og Narvik bør kunne forutsettes å komme med på rapportens planlagte liste over ”de viktigste intermodale knutepunktshavnene”, og ses i sammenheng med tilstøtende landverts forbindelser E 12, rv 77 og Ofotbanen/E 10.

Fylkestinget mente videre at Narvik og Mo i Rana bør vurderes for status for nasjonalhavner i tillegg til Bodø. Når det gjelder behovet for å ha flere stamnettshavner i Nordland (Lofoten/Vesterålen og Helgelandskysten sør for Mo), bør det legges større vekt på hva som vil være behovene i Nordland enn på hva som kan være praktiske kriterier for utvelgelse av stamnettshavner i Sør-Norge.

Omlastningsavgifter (goods) må reduseres til lavere nivå enn hva havneavgiftene i dag opererer med. Vi ser av dagens nivå at utviklingen for å oppnå overføring fra vei til sjø og bane ikke er fullt ut tilfredsstillende. Det vil derfor være nødvendig at staten tar et grep om å endre denne trenden slik at terminalene blir attraktive for omlastning. Først når den markedsmessige trenden viser en sjøtransportutvikling i retning av mer bruk av omlastningsterminaler får større omfang, har de politiske prioriteringene vært vellykkede.

Når det gjelder ansvar og myndighet etter loven, er ikke lovutkastet helt tydelig på alle punkter mht den enkelte havns oppgaver. Dette gjelder f.eks mellom statlig og kommunal farled, mellom farled og den enkelte havns myndighets- og ansvarsområde og hva angår drift og innkreving av gebyr/inntekter. Siden dette lovforslaget ikke gjør det, bør også gjennom en separat utredning klarlegges om rettsgrunnlaget vedr. det generelle forbudet om å bygge i 100-metersbeltet fra sjø, fri ferdsel i strandsonen samt den økende trafikken med fritidsbåter.

Slik loven er i dag er det få hindringer i veien for ulike måter å organisere havnene på. Lovutkastet legger opp til et klarere skille mellom forvaltningsoppgaver og kommersielle driftsoppgaver. Forslaget åpner for etablering av (offentlig/private) driftsselskap og utleieselskaper som f.eks aksjeselskap.

Videre legger lovforslaget opp til en liberalisering av regelverket knyttet til midler som kommer fra havnevirkomheten. Det betyr at det vil bli gitt anledning til større grad av markedsbasert prising av havnetjenestene. Dette skulle gi et godt grunnlag for effektiv havnedrift.

Oppsummering

Med den store betydning sjøtransporten har for næringslivet i kystfylket Nordland, er det svært viktig at myndighetene snarlig kan legge til rette for en mest mulig tjenlig utvikling for denne sektoren. Positive virkemidler i form av gunstige og målrettede finansieringsordninger og større grad av likebehandling mellom transportformene i avgiftspolitikken, er svært etterlengtede og aktuelle myndighetstiltak – noe som også er advisert i Soria Moria-erklæringen.

Lovutkastet kan betraktes som et langt skritt i riktig retning for å komme behovet for modernisering av lov- og regelverket i denne sektoren nærmere i møte. Men det er foreløpig få virkemidler av økonomisk karakter tilgjengelig for at Nordlands næringsliv i større grad skal kunne benytte seg av den miljøvennlige og kostnadseffektive transportformen som sjøveien er – og som også vil imøtekomme behovet for ”optimal transportfordeling”.

Forutsetningen for ”regionreformen” var at det nye regionnivået skulle tillegges mer ansvar enn før, bl a innenfor samferdselssektoren. Det betyr at det folkevalgte nivået i større grad enn nå må tillegges politisk, faglig og finansielt ansvar for planlegging, investeringer og drift også av havne- og kystsektoren.