

## Høring av forslag til revidert lov om havner og farvann mv.

På bakgrunn av vårt arbeid innenfor samferdselspolitikk ønsker Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Nord-Trøndelag (LU) å komme med noen kommentarer til det fremlagte utkastet til revidert lov om havner og farvann mv.

### Innledende kommentarer

Utvikling av sjøtransporten i landsdelen er trukket frem i regjeringens strategi for nordområdene og det er et uttrykt ønske om å flytte mer gods fra vei til sjø i landsdelen.

Den nordlige landsdelen skiller seg på flere områder fra de øvrige landsdelene i havn- og farvannsspørsmål:

For det første har sjøtransport svært stor betydning for næringsvirksomhet i nord med de mange spesialiserte industrihavnene, men også med det økende volumet stykkgoods, blant annet på den viktige lenken mellom nasjonalhavnene Bodø og Tromsø. Ikke minst er sjøtransport viktig for de to nordligste fylkene som mangler jernbanetilknytning.

For det andre er både reiselivet og befolkningen avhengige av persontransport på kjøll. Det finnes 34 fergeforbindelser og 36 hurtigbåtruter i nord. Disse rutene trafikkeres i all hovedsak for det offentlige regning. Dette gjelder delvis også Hurtigruten. Offentlig sektor vil derfor i stor grad påvirkes av hvilke vilkår den reviderte loven vil gi sjøtransporten. Regional innflytelse på havnenes planlegging, utvikling og prising er viktig.

For det tredje er det knyttet store utfordringer og muligheter til petroleumsutvinning i Barentshavet og den økonomiske veksten i Russland. Sør-Varanger kommune er i gang med å vurdere arealbehovet i havnen som følge av økt beredskap og forventede omlastningsbehov for olje. I tillegg forventes økning i mengden stykkgoods over havnen i Sør-Varanger/ Kirkenes.

Sist, men ikke minst er landsdelen langstrakt med spredt bosetning. Mange skipsekspedisjoner i den nordlige landsdelen betjener bare noen få hundre mennesker og har store problemer med å drive lønnsomt. Disse skipsekspedisjonene er likevel viktig for det enkelte lokalsamfunns eksistens.

LU har gjennom sin rolle som ansvarlig partner i interregprosjektet Nordlig Maritim Korridor (2002-2005) sett behovet for en forenkling og oppdatering av reglene for organisering, økonomistyring og avgifter for havner og farvann. Det er også en erfaring fra arbeidet med dette prosjektet at konkurranseforholdet i Norge mellom miljøvennlig sjøtransport og veitransport er skjært og i strid med nasjonale målsetninger for ønsket transportmiddel-fordeling.

LUs kommentarer til lovforslaget vil være av overordnet karakter. Hver enkelt av de 4 nordligste fylkeskommunene vil i tillegg sende inn egne innspill med et større detaljnivå. Hovedfokus vil være et utvalg av de uttalte målsetningene med det reviderte lovverket.

Spesielt gjelder dette målsetningene om at lovverket skal tilrettelegge for:

- God tilknytning til det landbaserte transportnettet og til trygge og effektive farleder på sjøen.
- Profesjonalisering av havnevirksomheten.
- Konsentrasjon av gods og spesialisering av godstyper/funksjoner.

### **Havneklassifisering**

Det er positivt at nasjonalhavnbegrepet styrkes. Nasjonalhavnstatusen har så langt ikke hatt noen reell betydning.

Kystverket opererer nå med 3 ulike nivå i havnestrukturen: Nasjonalhavn, stamnetthavn og øvrige havner. Denne tredelingen bør gjenfinnes i loven sammen med en avklaring av hvilke konsekvenser denne tredelingen har for den enkelte havn. Kriterier og rettigheter til nasjonalhavner og stamnetthavner er uklare.

Blant kriteriene til nasjonalhavnene bør være at de representerer et vesentlig bidrag til at stykkgoods blir fraktet på sjø istedenfor på vei.

Både stamnetthavn og nasjonalhavn bør ha tilknytning til landverts stamnett. Havner, terminaler, vegforbindelser og jernbaneforbindelser må fungere godt sammen. Det bør ytes statlig bidrag til bedre veg og banetilknytning for havner, spesielt nasjonalhavner. Dette gjelder ikke bare de siste meterne ned til selve havneområdet, men også de tilførselsårene som skal til for at havnen fungerer som et attraktivt knutepunkt for gods og personer.

En statlig støtteordning for infrastrukturprosjekter som kan dokumentere sannsynlig overføring av gods til sjø og jernbane bør etableres. En slik støtteordning kan gjerne utformes etter modell av EUs Motorways of the Sea-program.

### **Kommunalt farvannsansvar**

Landsdelsutvalget ser positivt på at flere kommuner går sammen i større havnedistrikt der dette vil bidra til større konsentrasjon av gods og spesialisering av godstyper og funksjoner.

Det er imidlertid uklart hvorfor dette knyttes sammen med et forslag om kommunalt farvannsansvar. Totalt sett er LU usikker på om kommunalt farvannsansvar gir sjøtransporten bedre vilkår.

Kystverket har i dag gode systemer for ivaretagelse av hele farvannet langs kysten. En videreføring av Kystverkets ansvar, kombinert med et klart skille mellom drift og forvaltning slik som lovforslaget legger opp til, vil tydeliggjøre kostnadene ved å ha en farbar sjøvei langs norskekysten. Dette vil i så fall være et godt utgangspunkt dersom man ønsker å prioritere denne transportformen gjennom reduserte farledsgebyrer. Med en klar målsetning om at mer gods skal over på kjøll blir en slik politikk stadig mer aktuell.

En desentralisering av farvannsansvaret vil innebære mer administrasjon og behov for kompetansoppbygging på kommunenivå. En videreføring av Kystverkets ansvar for samtlige leder vil gi stordriftsfordeler og sikre at alle farleder blir ivaretatt.

## **Fjerning av havneavgiften og fri prising av havnetjenester**

Det foreliggende utkast legger opp til å avvikle bestemmelsene om havneavgifter. Tjenestene i havnen skal ha fri prissetting.

Dette er positivt dersom kostnadsnivået for sjøtransporten reduseres og sjøtransporten blir mer konkurransedyktig sammenlignet med veitransport. Et par forutsetninger for at dette skal lykkes må i så fall være til stede. For det første må kostnadene knyttet til havnearbeidet bli redusert, altså må havnene ha insentiv til å drive mer effektivt enn i dag. For det andre må havnene la denne effektiviseringsgevinsten komme sjøtransporten til gode.

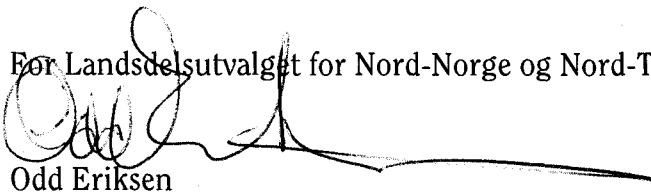
I den nordlige landsdel er det imidlertid liten eller ingen reell konkurranse mellom havner. LU er derfor usikker på effektene i nord. I verste fall kan fri prising og mangel på konkurrerende havner bety høyere kostnader for sjøtransport i nord, noe som også vil ramme hurtigbåter, ferger og Hurtigruten.

## **Avsluttende kommentarer**

LU håper arbeidet med revisjon av havne- og farvannsloven vil bidra til økt fokus på sjøtransport og ser fram til nye finansielle virkemidler for havnesektoren. Et resultat av denne prosessen bør være at havnene ikke lenger lever sitt eget liv, men blir godt integrert i Nasjonal transportplan.

LU ber om at det endelige utkastet sendes ut på høring siden store deler av høringen og henvisningene er meget generelle.

For Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Nord-Trøndelag



Odd Eriksen