

Dokument nr. 8:65

(1999-2000)

Forslag fra stortingsrepresentant Odd Einar Dørum om å åpne for at havnevesenets verdier også kan nyttes utenfor det enkelte havnedistrikt, samt å nedsette et utvalg for å få en bred gjennomgang av havneloven med sikte på modernisering og forbedring for å utvikle en effektiv logistikk, god arealutnyttelse til byutviklingsformål og en hensiktsmessig bruk av havnenes verdier og inntekter

Til Stortinget

Bakgrunn

Det er fra flere hold erkjent at havneloven bør moderniseres og forbedres. Historisk sett ble våre kystbyer anlagt der det var naturlige havner. Dette reduserte transportarbeidet, og eksport- og importindustrier vokste opp i havnenes nærhet.

Havnearbeidet som vesentlig bestod i lasting/losning av skip og mellomlagring av varene var meget arbeidskrevende og opptok mye plass. Stykkgoods ble tidligere håndtert sekk for sekk/kasse for kasse mange ganger på sin vei gjennom havnen.

De siste 30-40 år har stykkgodstrafikken til sjøs endret karakter. I stedet for å håndtere varene i mindre kalli, håndteres lasten i dag hovedsakelig i større enheter så som containere, trailere og paller. Produktiviteten (tonn/manntime) har økt dramatisk. Et ekstremt eksempel er ferger som kan ta et betydelig antall trailere og hvor lasting/lossing skjer uten bruk av havnearbeidere.

Også antall tonn håndtert pr. kvadratmeter havneareal har økt enormt. Stort sett håndteres ikke lasten i havnene men overføres til terminaler utenfor byene hvorfra distribusjon til mottakere foregår. Utgående last samles i store enheter på de samme terminaler hvis det ikke pakkes ferdig hos produsentene.

I mange utenlandske havnebyer er stykkgodshåndteringen flyttet ut av byenes sentra og havnearealene tatt i bruk til forskjellige byutviklingsformål.

Ifølge norsk havnelov eier kommunene havnene, men havnevesenet har en meget selvstendig stilling når det gjelder administrasjon av havnene. Likeledes er staten ved Fiskeridepartementet sterkt inne i bildet når det gjelder prinsipielle spørsmål, som disponering av havnearealene. Avgifter som kreves inn til havnekassen eller andre inntekter som havnen genererer skal holdes adskilt fra kommunens øvrige øko-

nomi og midlene i havnekassen kan kun brukes til havneformål. Det kan altså ikke foretas overføringer fra havnekassen til kommunekassen. Dette gjelder ikke bare avgifter og utleieinntekter, men også beløp som genereres ved salg av det som uomtvistelig er havnearealer.

Dette har ført til at sentrale områder i mange norske byer fortsatt disponeres av havnevesenet selv om de ikke brukes til havneformål. Andre arealer nyttes til havneformål, men produktiviteten er langt lavere enn det som hadde vært mulig.

De alternative verdiene som havnearealene representerer for mange kommuner kommer ikke til uttrykk i havnevesenets regnskaper. Incentivet til salg av havneområder eller vesentlig økt produktivitet er derfor beskjedent. Mulighetene for en aktiv byutvikling i havneområdet er formelt sett svakt, motarbeides ofte av de lokale havnevesen og regelverket gir svake økonomiske incentiver til å endre dette. I enkelte havner hvor havneinntektene har vært store finner man eksempler på betydelige feil- og overinvesteringer i havnesektoren.

I byer som f.eks. Oslo, Bergen, Trondheim og Tønsberg kan betydelige beløp frigjøres ved salg av havneområder. For Oslos vedkommende er det snakk mellom tre til åtte milliarder. Disse beløp skal ifølge havneloven forbli i havnekassen og kan dermed ikke benyttes til andre fellesskapsformål.

I en situasjon hvor flere byer trenger å omdisponere sin arealbruk i sentrale områder, utgjør ofte havnene en viktig del av dette. Dessuten trenger byene også arealer til bolig- og næringsutvikling. Havneloven har ikke den nødvendige smidighet i forhold til disse behovene. I Oslo for eksempel har et flertall i bystyret vedtatt å utvikle Fjordbyen. Dette betyr at byens folkevalgte ønsker å utnytte arealene som hav-

na representerer til fellesskapets beste ved å gi borgerne tilgang til havna og ved å bidra til boligbygging og næringsutvikling.

En effektiv logistikk for et moderne næringsliv krever helhetsløsninger gjennom hele vareflyten. Nåværende havnelovgivning har ikke gode nok incentiver for å fremme en effektiv logistikk og heller ikke gode nok koblinger mellom det som er havnens oppgave som losse/lastested og det videre transportarbeid. En mulighet som bør vurderes, er om deler av verdiene havnene representerer kan overføres til andre transportformål enn rene havneformål for å utvikle effektive transport- og logistikk-løsninger i en region.

Som et første tiltak i en slik modernisering av havneloven bør det åpnes for at dagens havner kan reinvestere verdier som blir frigjort ved salg av eiendommer også utenfor havnens eget geografiske distrikt.

Et slikt tiltak er imidlertid ikke tilstrekkelig for å modernisere og forbedre dagens havnelovgivning. Hovedformålet med en utredning bør være å se hvilke lovendringer som bør foretas for å sikre fellesskapets interesser bedre enn i dag, både når det gjelder effektiv arealutnyttelse til byutviklingsformål, en effektiv arealutnyttelse og fleksibel havneorganisering for å sikre en god logistikk tilpasset behovene til et moderne næringsliv og en god disponering av de verdier og de inntekter som våre havner genererer.

Det er grunn til å minne om at de betydelige verdier som havnearealene i dag representerer som bolig- og næringsarealer ikke er skapt av de lokale havnevesen, men av den politikk som har gjort byene til et attraktivt sted å bo og drive virksomhet. I et lengre perspektiv vil det derfor være urimelig om hele den verdistigning som har vært på enkelte arealer i havner bare skal komme havneformål til gode og ikke andre fellesformål i bysamfunnene.

Undertegnede vil på den bakgrunn foreslå at:

- a) En ved praktiseringen av dagens havnelov legger til rette for at verdier som frigjøres innen et havnedistrikt, f.eks. ved salg av eiendommer, kan nyttes utenfor havnedistriktet, men til havneformål.
- b) Det oppnevnes et utvalg med henblikk på en bred gjennomgang av lov om havner og farvann m.v. Viktige punkter i utvalgets arbeid bør være:
 - Kommunenes rett til å disponere over havneområdene - forholdet kommune-stat. Herunder vurdere bruken og fordeling av havneområdets verdier og inntekter.
 - Muligheter for å utvikle en effektiv logistikk tilpasset et moderne næringsliv.
 - Havnelovens omfang og forholdet til annen lovgivning.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

- a) Stortinget ber Regjeringen myke opp dagens praksis når det gjelder mulighetene for å anvende økonomiske ressurser fra et havnedistrikt i et annet geografisk område,
- b) oppnevne et utvalg med mandat til å foreslå en gjennomgripende modernisering og forbedring av norsk havnelov for å utvikle en effektiv logistikk, en effektiv arealutnyttelse for en god byutvikling og en hensiktsmessig bruk av havnens verdier og inntekter.

2. mai 2000