



Larvik Havn KF

Forvaltningsrevisjon - Larvik kommune

2018 :: 712 002 -korrigert

[Klikk her for tips til å
lese rapporten
elektronisk](#)

Innhold

| | |
|---|-----------|
| Sammendrag | 4 |
| 1 Innledning | 8 |
| 1.1 Kontrollutvalgets bestilling | 8 |
| 1.2 Problemstillinger og revisjonskriterier | 8 |
| 1.3 Avgrensning | 8 |
| 1.4 Metode og kvalitetssikring | 9 |
| 1.5 Høring | 9 |
| 2 Fullmakter og handlingsrom | 10 |
| 2.1 Vedtekter og formål | 10 |
| 2.2 Styrets oppgaver og myndighetsområde | 11 |
| 2.3 Daglig leders oppgaver og myndighetsområde | 13 |
| 2.4 Forholdet til administrasjonssjefen | 14 |
| 3 Kontrakt om drift av containerterminal | 16 |
| 3.1 Revisjonskriterier | 16 |
| 3.2 Anskaffelsesprosessen | 18 |
| 3.3 Revisors vurdering | 19 |
| 4 Byggingen på Sika-tomta | 20 |
| 4.1 Revisjonskriterier | 20 |
| 4.2 Planer for Sika-tomta | 20 |
| 4.3 Byggesaken | 24 |
| 4.4 Avtale med Norsk jernbanedrift AS | 27 |
| 4.5 Revisors vurdering | 28 |
| 5 Støymåling | 30 |
| 5.1 Revisjonskriterier | 30 |
| 5.2 Støymåling på Revet | 31 |
| 5.3 Revisors vurdering | 33 |
| 6 Konklusjoner | 35 |
| 6.1 Konklusjoner | 35 |
| Litteratur og kildereferanser | 37 |
| Vedlegg 1: Høringsuttalelser | 39 |
| Vedlegg 2: Metode og kvalitetssikring | 46 |
| Vedlegg: 3 Larvik Havns vedtekter | 48 |
| Leser du dokumentet elektronisk? | 58 |
| For PC, android nettbrett eller Mac | 58 |
| Lese på iPad? | 58 |

Foto forside: TKR

Sammendrag

Bestilling og problemstilling

Forvaltningsrevisjonen er bestilt av kontrollutvalget i sak 38/18.

Vi har undersøkt følgende problemstilling:

Har Larvik Havn opptrådt i samsvar med fullmakter og føringer som kommunestyret har gitt? Avgrenset til:

- *Hvilke fullmakter har foretaket?*
- *Har foretaket opptrådt i samsvar med relevante vedtak/regelverk når det gjelder sakene om bygging på Sika-tomta, støymåling og kontrakt om drift av containerterminal?*

Funn, vurderinger og konklusjoner

Om Larvik Havns fullmakter

Kommuneloven setter de ytre rammer for hvilke fullmakter styret i et kommunalt foretak kan ha. Foretakets formål setter rammene for foretakets virksomhet og dermed rammen for havnestyrets myndighet. Larvik Havn har vedtekter og formål som er fastsatt av kommunestyret. Larvik Havns formål fastsetter at Larvik Havn er kommunens havne- og farvannsfaglige organ, og at foretaket skal forvalte de kommunale havnene i samsvar med havne- og farvannsloven. Videre skal Larvik Havn drive og utvikle kommunens havneanlegg. Vedtektene sier at foretakets virksomhet skal samordnes med kommunes planer og målsettinger.

Havnestyret har den overordnede ledelse av foretaket. Havnestyret må påse at virksomheten drives i samsvar med foretakets formål, vedtekter, kommunens økonomiplan og årsbudsjett, andre vedtak eller retningslinjer fastsatt av kommunestyret og alt annet som følger av lov og forskrift. Havnestyret kan ikke uten særskilt fullmakt fra kommunestyret, inngå kontrakter som vil påføre kommunen utgifter eller forpliktelser som er i strid med foretakets økonomiske rammer, kommunens årsbudsjett, økonomiplan og andre vedtak og retningslinjer fastsatt av kommunestyret.¹

¹ Dette avsnittet er presisert i denne korrigerte versjonen av rapporten.

Om kontrakt om drift av containerterminal

Kontrakten om drift av containerterminal er en tjenestekonsesjonskontrakt som reguleres av lov om offentlige anskaffelser og av konsesjonskontraktforskriften. Kontrakten har en varighet på ti år, med mulighet for fem års forlengelse. Det er anslått at kontrakten har en verdi på 300 mill. kr for operatøren.

Vi mener at konkurransen om konsesjon til drift av containerterminal, så langt vi har sett, er gjennomført i samsvar med lov om offentlige anskaffelser og konsesjonskontraktforskriften.

Havnestyret har fullmakt til å inngå kontrakter som gjelder foretaket og dets virksomhet, innenfor foretakets økonomiske rammer og i samsvar med kommunes årsbudsjett, økonomiplan og andre vedtak og retningslinjer fastsatt av kommunestyret. Kontrakten påfører ikke kommunen forpliktelser som er i strid med årsbudsjett, økonomiplan eller andre kommunestyrevedtak. Det lå derfor innenfor foretaksstyrets fullmakter å inngå kontrakten.²

Om bygging på Sika-tomta

Kommunestyret i Larvik har i flere saker/planer sagt at de ønsker å utvikle Larvik Havn og at de ønsker mer transport av gods på bane. I Miljø- og klimaplanen blir Larvik Havn pålagt å bygge jernbaneterminal på Sikatomta innen utløpet av 2017. Kommunestyret har bevilget midler til dette prosjektet. Vi mener derfor at Larvik Havn opptrådte i samsvar med fullmakter og føringer fra kommunestyret da de begynte å konkretisere planene om jernbaneterminal på Sika-tomta.

Planene om å etablere jernbaneterminal på Sikatomta består av to elementer, rehabilitering av havnesporet og bygging av terminal på Sikatomta. Rehabilitering av havnesporet er ikke søknadspiktig etter plan- og bygningsloven. Larvik Havn startet med å rehabiliterer havnesporet før kommunestyret hadde behandlet byggesøknaden om terminal på Sikatomta, og fortsatte med arbeidet etter at kommunestyret hadde avslått byggesøknaden og vedtatt at det skulle utarbeides en ny strategi for området. Vi forstår det slik at kommunestyret med dette vedtaket gir nye føringer om Sikatomta og ev. bygging av jernbaneterminal. Saksgangen og vedtaket viser at det ikke lenger er gitt at kommunestyret ønsker at havnesporet skal rehabiliteres. Vi mener derfor at Larvik Havn ikke opptrådte i samsvar med kommunestyrets føringer når de fortsatte å

² Dette avsnittet er endret i denne korrigerte versjonen av rapporten.

rehabiliterer havnesporet etter at kommunestyret hadde avslått byggesøknaden om terminal på Sikatomta.

Vi mener at Larvik Havn ikke opptrådte med tilstrekkelig aktsomhet når de inngikk kontrakt om bygging av jernbaneterminal før byggesøknaden var behandlet, uten å ta forbehold om nødvendige tillatelser i kontrakten.

Vi er ikke bedt om å vurdere kommunen rolle i denne saken. Vi vil likevel påpeke at kommunen har gitt uklare signaler til Larvik Havn om hva som kreves for å få tillatelse til å bygge på Sika-tomta. Et av formålene med forhåndskonferansen er at kommunen skal redegjøre for rammeforutsetninger og krav i arealplaner mm., jf. byggesaksforskriften § 6-1. Etter vårt syn burde det vært redegjort for kravet i reguleringsplanen om detaljregulering i forhåndskonferansen. Det gikk nesten ett år fra forhåndskonferansen til kommunen var klare på de anbefalte å detaljregulere. Disse signalene burde Larvik Havn ha fått tidligere.

Om støymåling

Forholdet til støy reguleres av flere regelverk, herunder forurensningsloven og folkehelseloven. Bestemmelser om støy kan også inngå i reguleringsplaner. I reguleringsplanen for Revet er det bestemmelser om støy. Bestemmelsene er uklare om flere forhold: Det er flere aktører som kan være potensielle støykilder innenfor det arealet som reguleringsplanen gjelder for, og planen avklarer ikke ansvar og ev. behov samordning av støymåling. Reguleringsplanen stiller krav om støymåling på *Revet* og videre at støymålingene skal synliggjøre støyemisjon av virksomhetene som drives på *havna*. Det er ikke nærmere definert hvilket areal som inngår i *havna*. Det er dermed uklart hvilket areal/hvilke eiendommer som kravene om støymåling gjelder for. Larvik Havn mener at bestemmelsene i reguleringsplanen om støymåling bare gjelder ved utvikling av havn. Kommunen påpeker i sin høringsuttalelse at støy er forurensning, og at det ifølge forurensningsforskriften er forurenser som har ansvaret for å overvåke og begrense støyen. Vi legger til grunn at Larvik Havn har ansvar for å måle støy fra sin virksomhet.

Kommunen har myndighetsansvaret for å følge opp krav i reguleringsplanen og etter folkehelseloven. Etter hva vi kan se har ikke kommunen fram til 2017 gjort noe for å følge opp kravene i reguleringsplanen, og heller ikke vurdert støyen på Revet i forhold krav i forskrift om miljørettet helsevern/folkehelseloven.

Larvik Havn ikke har kartlagt og dokumentert støy fra sin virksomhet i samsvar med gjeldende krav. Larvik Havn har nå iverksatt tiltak for å sikre at krav om støy blir fulgt.

Skien/Bø, 25. oktober 2018
Telemark kommunerevisjon IKS

1 Innledning

1.1 Kontrollutvalgets bestilling

Forvaltningsrevisjonen er bestilt av kontrollutvalget i sak 39/18.

Bakgrunnen for bestillingen er at kontrollutvalget har fått mange henvendelser om Larvik Havn KF, primært om foretakets planer om å bygge jernbaneterminal på Sika-tomta. Det er stort lokalt engasjement om denne saken.

Hjemmel for forvaltningsrevisjon er gitt i kommunelovens § 77 nr. 4, jamfør forskrift om kontrollutvalg kapittel 5 og forskrift om revisjon kapitel 3.

1.2 Problemstillinger og revisjonskriterier

Rapporten handler om følgende problemstilling:

Har Larvik Havn opptrådt i samsvar med fullmakter og føringer som kommunestyret har gitt? Avgrenset til:

- *Hvilke fullmakter har foretaket?*
- *Har foretaket opptrådt i samsvar med relevante vedtak/regelverk når det gjelder sakene om bygging på Sika-tomta, støymåling og kontrakt om drift av containerterminal?*

Revisjonskriteriene³ i denne forvaltningsrevisjonen er primært hentet fra lov om offentlige anskaffelser og plan- og bygningsloven. Kriteriene framgår under hver problemstilling nedenfor.

1.3 Avgrensning

Problemstillingen er rettet mot Larvik havn KF. Larvik havn KF er et kommunalt foretak. Kommunale foretak er ikke et selvstendig rettssubjekt. Det er en del av

³ Revisjonskriterier er de regler og normer som gjelder innenfor det området vi skal undersøke. Revisjonskriteriene er grunnlaget for revisors analyser, vurderinger og konklusjoner. Revisjonskriteriene er et viktig grunnlag for å kunne dokumentere samsvar, avvik eller svakheter.

kommunen, men er ikke underlagt rådmannens ansvar. Forvaltningsrevisjonen er derfor ikke rettet mot rådmannens ansvarsområder.

Når det gjelder vurderingen av Larvik Havns handlinger i forbindelse med planene om bygging av jernbaneterminal, har vi primært vurdert forholdet til vedtak/planer om selve byggingen. Vi har ikke vurdert om konkurransen om bygging av jernbaneterminal og rehabilitering av jernbanesporet er gjennomført i samsvar med lov om offentlige anskaffelser og forsyningsforskriften.

1.4 Metode og kvalitetssikring

Denne forvaltningsrevisjonen er gjennomført av forvaltningsrevisor Anne Hagen Stridsklev, med Kirsti Torbjørnson som oppdragsansvarlig.

Metodene i denne forvaltningsrevisjonen er dokumentgjennomgang og intervju. Metode og tiltak for kvalitetssikring er omtalt nærmere i vedlegg 3 til rapporten.

1.5 Høring

Rapporten er presentert i et høringsmøte med administrasjonen i foretaket og sendt på høring 14. september til foretaket og til Larvik kommune. Høringsuttalelsene er kommentert under de relevante punktene i rapporten. De delene av uttalelsene som vi ikke kommenterer, kan leses som et tillegg til faktabeskrivelser og vurderinger.

Høringsuttalelsene fra Larvik Havn KF og Larvik kommune ligger i vedlegg 1.

2 Fullmakter og handlingsrom

I dette kapittelet gir vi en beskrivelse av hvilke fullmakter og handlingsrom Larvik Havn KF har. Foretakets fullmakter og handlingsrom reguleres primært av kommuneloven og av foretakets vedtekter.

Kommunale foretak er en del av kommunen, jf. kommuneloven § 61. Det innebærer at et kommunalt foretak ikke er en egen juridisk person. En konsekvens av dette er at foretaket ikke selv har rettigheter eller plikter, og at det er kommunen som i siste instans er part i foretakets avtaler og som hefter for de forpliktelser foretaket pådrar seg. Foretaket som sådant kan heller ikke ha partsstilling overfor domstoler og andre myndigheter.

Vi har referert sentrale bestemmelser/innhold fra vedtektene til Larvik Havn. Vedtektene i fulltekst ligger i vedlegg 3.

2.1 Vedtekter og formål

Kommunale foretak skal ifølge kommuneloven § 63 ha vedtekter, som i det minste skal angi:

- foretakets firma
- foretakets formål
- den kommune hvor foretaket skal ha sitt forretningskontor
- antallet styremedlemmer
- annet som etter lov krever vedtektsbestemmelse

Det er bare kommunestyret som kan fastsette og endre vedtektene. Formålet angir den ytre rammen for foretakets virksomhet, og fastsetter dermed rammen for styrets myndighet, dvs. hvor styret har myndighet til å treffe avgjørelse i «saker som gjelder foretaket og dets virksomhet». Formålsangivelsen bør derfor angi klare rammer for virksomheten. Dette blant annet for å unngå tvil om kompetanseforholdet mellom styret og andre kommunale organer.

Larvik Havn har vedtekter som sist ble endret av kommunestyret i sak 29/18. Formålet til foretaket er ifølge § 3:

Foretakets formål er av både offentligrettslig og privatrettslig art, og foretaket skal i sin virksomhet holde et saklig skille mellom disse to formål.

Foretaket er kommunens havne- og farvannsfaglige organ.

Foretaket skal ivareta de offentligrettslige oppgaver av forvaltningsmessig, administrativ og øvrig art som kommunen er tillagt i medhold av havne- og farvannsloven av 17. april 2009 nr. 19 (heretter HFL) med tilhørende enkeltvedtak og forskrifter.

Foretaket skal også ivareta de samme oppgaver tillagt i medhold av andre lover, enkeltvedtak og forskrifter, for så vidt gjelder havner og farvann, med mindre kommunestyret bestemmer noe annet.

Foretaket skal også drive privatrettslig havnevirksomhet. Herunder skal foretaket forvalte de kommunale havneanlegg, og drifte, utvikle og utvide disse på en driftsmessig, sikkerhetsmessig, miljømessig, økonomisk, konkurransemessig og etisk forsvarlig måte. Foretaket skal samarbeide med Larvik kommune om servicetilbudet i gjestehavnene. Dette skal skje under hensyn til behovet for en effektiv og forsvarlig sjøtransport og en effektiv og forsvarlig håndtering av gods og passasjerer, som ledd i kommunens, regionens og landets samlede samferdsel og næringsliv, tilpasset havnens størrelse, ressurser og betydning.

Foretaket kan også engasjere seg i virksomhet som direkte eller indirekte bidrar til å styrke eller videreutvikle den havnerelaterte virksomhet. Dette engasjementet kan være av både operativ og finansiell karakter.

Foretakets virksomhet og utvikling skal samordnes med overordnede kommunale planer og målsettinger.

2.2 Styrets oppgaver og myndighetsområde

Foretaket ledes av et styre og en daglig leder, jf. kommuneloven § 64.

Styret i kommunale foretak velges av kommunestyret. Valgperioden er to år, med mindre annet er fastsatt i vedtektene. Kommunestyret kan når som helst foreta nyvalg til styret.

Det sittende styret ble valgt av kommunestyret 26. oktober 2017 i sak 17/17. Havnestyret har ni medlemmer.

Ifølge kommuneloven § 67 har styret myndighet til å treffe bestemmelser i alle saker som gjelder foretaket og dets virksomhet. Styret skal påse at virksomheten drives i samsvar med foretakets formål, vedtekter, kommunens økonomiplan og årsbudsjett og andre vedtak eller retningslinjer fastsatt av kommunestyret.

Styrets myndighet omfatter også myndighet til opprette og nedlegge stillinger og til å treffe avgjørelser i personalsaker, med mindre annet er bestemt i vedtektene. Styret skal også føre tilsyn med daglig leder.

Kommunale foretak er en del av kommunen, med kommunestyret som øverste organ. Det innebærer at foretakets økonomiske disposisjoner må holdes innenfor de budsjетtrammer som foretaket har fått fra kommunestyret, dvs. at styrets beslutningskompetanse vil avhenge av de budsjетtrammer og budsjетtfullmakter som er gitt i kommunens budsjett. Styret er også bundet av de begrensninger og målsetninger som er fastsatt i kommunens økonomiplan. Styret forutsettes å ikke foreta økonomiske disposisjoner som endrer vesentlige elementer i, eller kommer i konflikt med økonomiplanen. Uten særskilt fullmakt kan ikke styret inngå kontrakter som vil påføre kommunen utgifter eller forpliktelser i strid med foretakets økonomiske rammer, kommunens årsbudsjett, økonomiplan og andre vedtak og retningslinjer fastsatt av kommunestyret.⁴

Styret representerer foretaket utad. Det inngår avtaler på kommunens eller fylkeskommunens vegne innenfor foretakets formål, jf. kommuneloven § 73. Styret kan gi daglig leder tilsvarende fullmakt, med mindre vedtektene bestemmer noe annet. Etter vedtektene § 14 er det havnestyret som forplikter foretaket innenfor foretakets formål. Foretakets firma tegnes av havnestyrets leder og havnedirektøren i felleskap.

Larvik Havns vedtekter § 8 om styrets oppgaver og myndighet⁴

Havnestyret har den overordnede ledelse av foretaket, og styret kan treffe vedtak i alle saker som gjelder foretaket og dets virksomhet.

Ifølge vedtektene er havnestyret ansvarlig for at foretaket drives på en forsvarlig måte og i samsvar med:

- foretakets formål,
- foretakets vedtekter,
- foretakets privatrettslige rettigheter og plikter,

⁴ Dette avsnittet er endret i denne korrigerte versjonen av rapporten.

- kommunens offentligrettslige plikter, for så vidt det faller inn under foretakets funksjonsområde,
- kommunens økonomiplan og årsbudsjett,
- andre vedtak eller retningslinjer fastsatt av kommunestyret og
- alt annet som følger av lov og forskrift.

Havnestyret skal avgi innstilling i saker som kan ha betydning for Larvik Havn eller havnevirkksomheten i kommunen når slike saker behandles av kommunens øvrige organer.

Havnestyret er også ansvarlig for å utvikle strategi for virksomheten. Strategiarbeidet skal gjøres i samarbeid med rådmannen for å oppnå samordning mellom havnas strategi og kommunens overordnede planer. Strategien skal vedtas av kommunestyret.

I vedtektene er det bestemmelser om andre saker som kommunestyret også skal fatte endelig vedtak om. Dette er:

- budsjett og økonomiplan
- årsmelding og årsregnskap
- ordensforskrifter for havneområder og kommunen sjøområder (jf. havne- og farvannsloven § 14 og § 42)
- forskrift om anløpsavgift (jf. havne- og farvannsloven § 25)

2.3 Daglig leders oppgaver og myndighetsområde

Daglig leder skal ifølge kommuneloven § 71 stå for den daglige ledelse av foretaket. Daglig leder er direkte underordnet styret og skal følge de retningslinjer og pålegg som styret gir.

Daglig leder skal sørge for at foretaket drives i samsvar med lover, forskrifter og overordnede instruksjoner. Daglig leder skal sørge for at foretaket er under betryggende kontroll. Den daglige ledelsen omfatter ikke saker som etter foretakets forhold er av uvanlig art eller av stor betydning.

Larvik Havns vedtekter § 10 og § 11 - daglig leders oppgaver og myndighet
Havnedirektøren innehar all den offentligrettslige myndighet og privatrettslige bestemmelsesrett i foretaket som ikke ligger til havnestyret.

Havnedirektøren har ansvaret for foretakets daglige ledelse og drift. Den daglige ledelse omfatter ikke saker som etter foretakets forhold er av uvanlig art eller av stor betydning.

2.4 Forholdet til administrasjonssjefen

Forholdet til kommunens øvrige administrasjon er regulert av kommuneloven § 72. Administrasjonssjefen har ikke instruksjons- eller omgjøringsmyndighet overfor foretakets daglige leder innenfor styrets myndighetsområde. Administrasjonssjefen kan imidlertid instruere foretakets ledelse om at iverksettelsen av en sak skal utsettes til kommunestyret har behandlet saken.

Etter kommuneloven § 72 andre ledd skal styret før det treffer vedtak i saker som skal behandles av kommunestyret, gi administrasjonssjefen anledning til å uttale seg om saken. Uttalelsen fra administrasjonssjefen skal legges fram for styret ved styrets behandling av saken.

Larvik Havns vedtekter § 9 – forholdet til kommunens ledelse

Ifølge vedtektene kan ikke havnestyret instrueres av andre enn kommunestyret og det er bare kommunestyret som kan omgjøre styrets beslutninger.

Vedtektene sier videre at kommunens administrasjonssjef (rådmannen) skal gis anledning til å uttale seg om saker som skal behandles av kommunestyret, og at administrasjonssjefens uttalelse skal legges fram ved havnestyrets behandling av saken.

Administrasjonssjefens rett til å instruere om utsatt iverksettelse av en sak fremgår også av vedtektene.

Fra høsten 2017 har administrasjonssjefen v/kommuneadvokaten møtt i havnestyrets møter. Denne ordningen er ikke formalisert.

Kommunestyresak 29/18 – Tiltak for forsterket samhandling og overføring forvalteransvar mellom Larvik kommune og Larvik Havn

Kommunestyret har vedtatt tiltak for å bedre samhandlingen mellom Larvik Havn og Larvik kommune. Følgende tiltak ble vedtatt:

- For å sikre økt dialog og samhandling innen nærings- og arealutvikling, skal det gjennomføres faste kvartalsvise dialogmøter mellom havnedirektøren og rådmannen.
- Rådmannen skal gjøre en nærmere vurdering av Larvik havns årsbudsjett og økonomiplan.
- Valgkomiteens innstilling til valg av havnestyret skal drøftes i formannskapet. Formannskapet bes spesielt ha oppmerksomhet på valg av styremedlemmer slik at foretakets styre har samlet kompetanse som er tilpasset de utfordringer som styret står overfor.
- Det skal gjennomføres årlige eiermøter der agendaen er drøftet i egen sak formannskapet på forhånd.

I tillegg ble det vedtatt endringer vedtektene til Larvik Havn. Det er de reviderte vedtektene som er referert over og som ligger som vedlegg til rapporten.

3 Kontrakt om drift av containerterminal

I dette kapitlet vil vi vurdere om Larvik Havn fulgte anskaffelsesreglene når de inngikk ny kontrakt om drift av containerhavnen i 2018. Ny operatørkontrakt er gjeldende fra 1. januar 2019.

3.1 Revisjonskriterier

Myndighet til å inngå kontrakter⁵

Havnestyret har myndighet til å treffe avgjørelse i alle saker som gjelder foretaket og dets virksomhet, jf. kommuneloven § 67 nr. 1. Havnestyrets er likevel bundet av de begrensninger og målsetninger som er satt i kommunens økonomiplan, årsbudsjett og andre vedtak eller retningslinjer fastsatt av kommunestyret, og har ikke alminnelig fullmakt til å inngå kontrakter i strid med disse rammene. Så lenge det ikke går ut over de økonomiske rammene som kommunestyret har forutsatt for foretakets virksomhet, har foretaket kompetanse til å inngå avtaler, selv om avtalen har virkning ut over det enkelte budsjettår eller økonomiplanperiode.

Larvik Havn var ikke enig i vår opprinnelige forståelse av disse reglene, og mente at «forpliktelser» er avgrenset til økonomiske forpliktelser som er forankret i budsjettvedtak og økonomiplan. Etter en fornyet vurdering har vi kommet til at vår forståelse av reglene var for streng, og vi har korrigert rapporten i samsvar med dette.

Anskaffelsesregelverket

En konsesjonskontrakt er en tjenestekontrakt eller en bygge- og anleggskontrakt der vederlaget enten utelukkende består av retten til å utnytte tjenestene eller bygge- og anleggsarbeidene eller den retten sammen med betaling. Det vesentlige ved konsesjonskontrakter er at driftsrisikoen er overført fra oppdragsgiver til leverandør.

Konsesjonskontrakter er omfattet av lov om offentlige anskaffelser (loa). Det innebærer at oppdragsgiver må opptre i samsvar med grunnleggende prinsipper om konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvnbarhet og forholdsmessighet når han inngår kontrakter, jf. loa § 4.

⁵ Dette avsnittet er endret i denne korrigerte versjonen av rapporten, og er nå i samsvar med høringsuttalelse fra Larvik Havn KF.

Inngåelse av konsesjonskontrakter reguleres av forskrift om konsesjonskontrakter (konsesjonskontraktforskriften). Konkurranser om konsesjonskontrakter som har en verdi over 51 mill. kr. skal ifølge konsesjonskontraktforskriften § 8-2 kunngjøres i TED. Oppdragsgiver skal utarbeide et konkurransegrunnlag som angir hva som skal anskaffes, hvilke kontraktsvilkår som gjelder for oppdraget og hvordan konkurransen skal gjennomføres.

Oppdragsgiveren skal velge tilbud på grunnlag av objektive tildelingskriterier som skal angis i prioritert rekkefølge i anskaffelsesdokumentene, jf. konsesjonskontraktforskriften § 8-9.

Oppdragsgiveren skal fastsette kontraktslengden på grunnlag av tjenestens eller bygge- og anleggsarbeidets art, omfang og kompleksitet. Dersom oppdragsgiveren fastsetter en kontraktslengde på mer enn fem år, må lengden ikke overstige den tiden som anses nødvendig for at leverandørene skal ha muligheten til å tjene inn sine investeringer og oppnå en rimelig avkastning, jf. konsesjonskontraktforskriften § 8-1.

Forskriften § 7-1 krever at oppdragsgiveren skal oppbevare dokumentasjon som er tilstrekkelig til å begrunne viktige beslutninger i anskaffelsesprosessen.

Dette gir følgende revisjonskriterier:

- Havnestyret har fullmakt til å inngå kontrakter som gjelder foretaket og dets virksomhet, innenfor foretakets økonomiske rammer og i samsvar med kommunes årsbudsjett, økonomiplan og andre vedtak og retningslinjer fastsatt av kommunestyret.⁶
- Konkurranser om tjenestekonsesjoner skal kunngjøres.
- Kontraktlengden må ikke være lenger enn det som anses som nødvendig for at leverandørene skal tjene inn sine investeringer og ha en rimelig avkastning.
- Oppdragsgiver skal utarbeide konkurransegrunnlag som beskriver hva som skal anskaffes, konkurransevilkår og hvordan konkurransen skal gjennomføres.
- Tilbud skal velges på grunnlag av objektive tildelingskriterier.
- Anskaffelsesprosessen må kunne dokumenteres.

⁶ Dette punktet er endret i denne korrigerte versjonen av rapporten.

3.2 Anskaffelsesprosessen

Planleggingen av utlysning av ny operatørkontrakt startet høsten 2016. Avtalen med Larvik Containerterminal AL gikk i utgangspunktet ut 30.9. 2017. Prosessen med å inngå ny kontrakt ble forsinket, og avtalen ble derfor lenget med tre måneder. Larvik Havn samarbeidet tett med anskaffelsesteamet i kommunen om anskaffelsen, og det ble rapportert til havnestyret om prosessen i flere saker. Larvik Havn mener at bistanden fra anskaffelsesteamet har gitt en ekstra sikkerhet for det formelle og det juridiske i prosessen.

Konkurransen om å drive containerterminal ble utlyst på Doffin/TED 18.12.17. Verdien av kontrakten blir i utlysningen estimert til 300 mill. kr (operatørens verdi).

Kontrakten har en varighet på 10 år med mulighet for 5 års forlengelse. Larvik Havn har dokumentert hvordan de har kommet frem til at kontrakten skal ha denne lengden. Vurderingen er basert avskrivningstiden på operatørens anleggsmidler og investeringer. Det er også vist til at Oslo Havn har utlyst en tjenestekonsesjonskontrakt om drift av containerterminal med en lengde på 20 år med mulighet til 10 års forlengelse.

Det er utarbeidet konkurransegrunnlag som fastsetter at konkurransen skal gjennomføres som åpen tilbudskonkurranse med forhandling. Det innebærer at det kan forhandles om alle deler av tilbudet.

Det er stilt krav til leverandørene som de må oppfylle for å få delta i konkurransen. Dette er krav om å fremlegge skatte- og mva. attest og firmaattest. Videre må leverandørene dokumentere økonomisk evne til å gjennomføre avtalen og erfaring fra drift av containerterminaler eller tilsvarende virksomhet.

Tildelingskriteriene er pris og kvalitet. Pris vektes 40 % og kvalitet vektes 60 %. Grunnlaget for vurderingskriteriet på pris, er tilbudt trafikkvederlag. Kvalitet vurderes ut fra tilbyders forretningsplan, erfaring, miljøpolicy/miljøarbeid og tilbyders IT- og digitaliseringsløsninger.

Det ble avholdt tilbudsbeifaring for interesserte leverandører. Fire leverandører møtte på beifaringen, og det er skrevet referat fra beifaringen.

Det var bare én leverandør som leverte tilbud. Tilbudet var fra Larvik Containerterminal AS som drev containerterminalen fra før av. Leverandøren oppfylte

kvalifikasjonskravene og tilbudet fra Larvik Containerterminal ble vurdert og poengsatt. Det foreligger dokumentasjon som viser hvordan dette ble vurdert.

Det er skrevet protokoll fra anskaffelsen.

Larvik Havn skriver følgende i protokollen:

Selv om det ble kun ble mottatt ett tilbud i konkurransen, var det etter oppdragsgivers vurdering, høy grad av opplevd konkurranse sett opp mot interessen for utlysningen i høringsperioden og oppmøtet og engasjementet på tilbudserfaringen, hvor det stilte representanter fra flere større terminaloperatører i Norge.

Havnestyret fattet vedtak om tildeling av kontrakt i møte 24. april 2018 – sak 17/18. Kommunadvokaten og innkjøpsleder i Larvik kommune var til stede under behandlingen. Vi er ikke kjent med at kommunestyret har gitt føringer om endret bruk at det aktuelle arealet i kommunale planer eller vedtak.⁷

3.3 Revisors vurdering

Kontrakten innebærer ikke forpliktelser som er i strid med årsbudsjett, økonomiplan eller andre vedtak, og det lå innenfor foretaksstyrets fullmakter å inngå kontrakten.⁷

Vi mener at konkurransen om konsesjonskontrakten så langt vi har sett, er gjennomført i samsvar med lov om offentlige anskaffelser og konsesjonskontraktforskriften.

Larvik Havn har basert varigheten på kontrakten på en vurdering av hvor lang tid som er nødvendig for at leverandørene skal tjene inn investeringene sine og på varigheten av sammenlignbare kontrakter. Larvik Havn har dokumentert vurderingene sine.

Konkurransen om tjenestekonsesjonen er utlyst i samsvar med regelverket og det er utarbeidet konkurransegrunnlag som bla. angir hvordan konkurransen skal gjennomføres og hvilke tildelingskriterier tilbud skal vurderes etter. Anskaffelsesprosessen er dokumentert.

⁷ Dette punktet er endret i denne korrigerte versjonen av rapporten.

4 Byggingen på Sika-tomta

I dette kapitlet skal vi vurdere om Larvik Havn har forholdt seg til relevante føringer og vedtak når det gjelder byggingen av jernbaneterminal på Sika-tomta.

4.1 Revisjonskriterier

Etter kommuneloven § 67 har foretakets styre ansvar for at foretakets virksomhet er i samsvar med budsjett, økonomiplan og andre relevante vedtak vedtatt av kommunestyret.

Plan- og bygningsloven § 20-2 sier at tiltak som er søknadspliktige ikke kan utføres uten at søknad er sendt kommunen og den deretter har gitt tillatelse. Der det kreves dispensasjon, kan ikke tiltaket utføres før det er søkt om og gitt dispensasjon.

Dette gir følgende revisjonskriterier:

- Foretakets virksomhet, herunder byggevirksomhet, må være i samsvar med kommunens overordnede planer og strategier for havneområdet og havnevirksomheten.
- Foretaket må ha budsjettdekning for det de ønsker å bygge.
- Foretaket kan ikke begynne utbygging av søknadspliktige tiltak før byggetillatelse er innvilget.

4.2 Planer for Sika-tomta

Transport av gods på bane, Larvik Havn og bygging av jernbaneterminal på Sika-tomta er omtalt i flere regionale og lokale planer.

Overordna planer/føringer

Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold ble vedtatt av begge fylkene i 2015. Hovedmålet i planen er at Telemark og Vestfold skal være et nasjonalt knutepunkt for miljøvennlig transport av gods på sjø og bane. En av strategiene for å oppnå dette er at vilkår for transport av gods på eksisterende havnespor i Brevik, Larvik og på Herøya skal sikres og videreutvikles.

Rapporten *Godskonsept Vestfold/Telemark* fra 2018 er utarbeidet av Jernbaneverket, Vestfold og Telemark fylkeskommuner, Larvik Havn, Grenland Havn, Herøya Industripark og Vekst i Grenland. Rapporten er ikke behandlet som egen sak i kommunestyret, men lå som vedlegg til sak 24/18 og 28/18. Rapporten redegjør mer konkret for framtidige løsninger for godstransport i Larvik og Grenlandsområdet på kort og lang sikt, og omhandler en konkretisering av mål/strategier i den regionale planen for godstransport. Etablering av ny jernbaneterminal tilknyttet Larvik Havn omtales som et tiltak på kort/mellomlang sikt i den regionale løsningen. Etableringen på Sika-tomta er angitt som første steg, med en langsiktig plan om å føre jernbanesporet helt ut på Revet.

I forbindelse med behandlingen av sak 68/17 *KDP-dobbeltspor Stokke-Larvik – fastsettelse av planprogram* vedtok kommunestyret i Larvik:

Bane NOR skal gjennom planarbeidet både vise mulige sportilknytninger til Larvik Havn og kostnadsestimere disse løsningene. Sportilknytningen må løses uten å benytte eksisterende spor over Torstrand. Dette må legges inn som eget underpunkt i kap. 5.4 – Andre samfunnsmessige virkninger.

Kommunalsjef for areal og teknikk mener at det ligger en innebygget mulig motstrid mellom å bygge terminalen, og å ivareta kommunestyrets vedtak om at det ikke skal gå jernbanespor over Torstrand. Vedtak om å etablere jernbaneterminal på Sika-tomta ville enten medføre at tog fortsatt måtte gå over Torstrand, eller at det måtte bygges en ny togforbindelse til den nye togtraséen. En slik ny togforbindelse er ikke finansiert. Den nye togtraséen skal være ferdig i 2032. Larvik Havn hadde planlagt at den nye jernbaneterminalen skulle være i drift fra 2018, og man ville dermed hatt 14 års drift med nåværende påkobling på hovedtraséen. Ifølge Larvik Havn har Jernbaneverket planlagt med at havnesporet fortsatt skal kobles på hovedtraséen etter 2032.

Reguleringsplan for Larvik Havn øst – Revet

Gjeldende reguleringsplan for den aktuelle tomte ble vedtatt i 1998, og har som hovedmål å utvikle havne- og industriområder og ved utfylling i sjø skape nye arealer. Det gjør det mulig å utvikle de funksjoner som er nødvendige for en sentralhavn. Det fremkommer videre i reguleringsplanen § 4 Industriefelter at i feltene I4 og I5 (Sika-tomta) skal oppføres bebyggelse for lettere industrivirksomhet og lager med tilhørende anlegg. På felt I5 kan det tillates godssentral eller annen transportvirksomhet. Ifølge fellesbestemmelsene punkt c, skal det foreligge godkjent bebyggelsesplan før byggemelding behandles.

Bebyggelsesplan er erstattet av detaljregulering i gjeldende plan- og bygningslov.

Omtale av Sika-tomta/bygging av jernbaneterminal i planer/saker

Etter at reguleringsplanen ble vedtatt er bygging av jernbaneterminal og bruk av Sika-tomta omtalt i flere saker/planer i Larvik kommune. Vi nevner de mest sentrale sakene/vedtakene.

Ved behandlingen av sak 193/12 Larvik Havns budsjett og økonomiplan for 2013 – 2016 fattet kommunestyret følgende vedtak:

Larvik Havn KF bes vurdere å legge frem en utredning på hvordan man kan tilrettelegge for spesielt ro-ro trafikk over Larvik Havn, samt hvordan man kan oppnå en høyere arealutnyttelse av havnas arealer. Dette med tanke på å få inn flere aktører og anløp til Larvik Havn.

Det bes samtidig om at det utredes en plan for hvordan ubenyttede arealer som f.eks. Sika-tomta kan utnyttes i fremtiden, og hvordan godstrafikk på jernbane kan integreres med nåværende og fremtidig trafikk over Larvik Havn. Dette for å styrke Larvik Havns posisjon som regional havn, samt sørge for at Larvik Havn blir en del av jernbaneutbyggingen for Vestfold.

Utredningen oversendes næring-, miljø og teknikkomiteen for videre behandling.

Larvik Havn utarbeidet i 2013 en helhetsplan for utvikling av havna. Larvik Havn mener at denne planen er svaret på kommunestyrets pålegg om å utrede hvordan ubenyttede arealer skal utnyttes i fremtiden. Ifølge Larvik Havn ble planen sendt til kommunen, men den ble ikke politisk behandlet. Etablering av jernbaneterminal er omtalt i planen som en to-trinnsprosess, med etablering på Sika-tomta først og deretter flytting av terminal til Revet når det blir mulig. Sika-tomta er ubebygd og eid av Larvik Havn. Jernbaneterminal på Revet vil koste mer og forutsette kjøp av eiendom.

I handlingsplanen til Næringsplan 2015-2020 vedtatt av kommunestyret i sak 37/15 blir det vedtatt som mål å ha god infrastruktur for næringslivet. Ett av tiltakene for å nå målet er:

God tilgang til og fra Larvik Havn. Tiltaket omhandler både sikring av areal for god tilførsel til havna med bil og bane og sikring av næringsarealer i tilknytning til selve havneområdet.

Drift og forvaltning av jernbanesporet til Revet ble behandlet i kommunestyresak 92/16. I saken ber Larvik Havn om å få overta eiendomsretten til jernbanesporet. Larvik Havn redegjør for at de ønsker å rehabilitere sporet for å starte godstransport. Kommunestyret vedtok:

1. *Sidesporet fra Vestfoldbanen ned til Revet anses som en del av havnevirkksomheten og en del av Larvik Havn KFs formål, i medhold av foretakets vedtekter § 3.*
2. *Larvik Havn KF forvalter dette eierskapet til sidesporet på vegne av Larvik kommune.*

I Klima- og energiplan for Larvik kommune handlingsplan 2017-2020 (KST 38/17) blir følgende tiltak vedtatt:

Det etableres en jernbaneterminal på Sika-tomta innen utløpet av 2017.

Bygging av jernbaneterminal i budsjett og økonomiplaner

Det ble avsatt 6 mill. kr til oppgradering av jernbanespor/jernbaneterminal i kommunens økonomiplan for 2016 – 2018 (KST 176/14). Ifølge økonomiplanen ønsker man å renovere sidesporet fra Øya til hovedtraséen for Vestfoldbanen, samt tilrettelegge for en enkel jernbaneterminalløsning på Sika tomta. Oppgraderingen er planlagt gjennomført i 2017. Økonomiplanen sier videre:

I dag er det ingen godsaktivitet på jernbane hos oss, men dette kan endre seg i forhold til markedsutviklingen, eventuelle godsforflytninger mellom havnene med videre. Ved å reservere midler i økonomiplanen, sikres handlefrihet til å gjennomføre en slik jernbanesatsning når/hvis behovet oppstår.

I økonomiplanen for 2017-2019 (KST 2016/15) ble det avsatt 10 mill. kr til etablering av jernbaneterminal. I planen blir det vist til at det blir gjennomført en forstudie for kartlegging av godsgrunnlag og muligheter for transport av gods på bane fra og til Larvik Havn høsten 2015. Dersom forstudien er positiv, ser man for seg at planlegging og forprosjektering skal skje i 2016, og at oppgradering av sidespor og etablering av godsterminal på Sika-tomta skjer i 2017.

I investeringsbudsjettet for 2017 (KST 278/16) ble det budsjettet med 48,6 mill. kr til oppgradering av sidespor og bygging av godsterminal. Tiltaket skal finansieres med låneopptak (30 mill. kr) og tilskudd (18,6 mill. kr). Jernbaneverket har bevilget 10,1

mill. kr. til rehabiliteringen av jernbanesporet og Vestfold fylkeskommune har bevilget 8,5 mill. kr til bygging av terminalen.

4.3 Byggesaken

4.3.1 Søknadsprosess

Forhåndskonferanse er hjemlet i plan- og bygningsloven § 21-1 og i forskrift om byggesak § 6-1. Formålet med å avholde forhåndskonferanse er å avklare tiltakets forutsetninger og rammene for videre saksbehandling. Forhåndskonferanse skal avholdes før innsending av søknad. Tiltakshaver skal redegjøre for tiltaket innhold, omfang og framdrift, og kommunen skal gi nødvendig informasjon om rammeforutsetninger, krav knyttet til arealplaner og dokumentasjonskrav mv.

Larvik Havn hadde forhåndskonferanse med Larvik kommune 30. september 2016. I forhåndskonferansen møtte ansatte fra Larvik Havn, Larvik Havns prosjektleder (Kokkersvold AS) og en byggesaksbehandler fra Larvik kommune. Ifølge referatet fra konferansen ville tiltaket være avhengig av dispensasjon fra reguleringsplanen når det gjaldt parkeringsareal og vei i nord.

Det fremgår av referatet fra konferansen at representant fra kommunens planavdeling kunne ikke stille på konferansen, men at planavdelingen hadde diskutert byggingen av jernbaneterminal. Ifølge referatet mener planavdelingen at jernbaneterminal på den aktuelle eiendommen er ønsket, men jernbaneterminalen må opparbeides i henhold til gjeldende regelverk. Det blir påpekt at det er viktig at forhold omtalt i reguleringsplanen blir ivaretatt, deriblant beplantningsbelte, høyspent og vei- og parkeringsareal mot nord. Behov for utredninger i forhold til støy og trafikk er ikke nevnt i referatet fra forhåndskonferansen.

Ifølge referatet er det tenkt å sende inne rammesøknad innen utgangen av 2016.

Søknad om byggetillatelse kan deles opp i ett- eller to-trinns søknader. En to-trinns søknad består av søknad om rammetillatelse og igangsettingstillatelse. Hensikten med denne adgangen til oppdeling er at tiltakshaver skal ha en mulighet til å la kommunen ta stilling til om tiltaket kan gjennomføres i henhold til lovens rammer (rammetillatelse) uten at det legges for mye ressurser ned i prosjekter som ikke vil kunne realiseres. Kommunen skal i rammetillatelsen ta stilling til tiltakets ytre rammer når det gjelder de materielle kravene som retter seg mot selve tiltaket. Adgangen til

trinnvis behandling er mest aktuell for store tiltak. Dersom søknaden ikke er oppdelt, kan kommunen ikke behandle søknaden i to trinn uten etter avtale med søker.⁸

En ett-trinns byggesøknad forutsetter at tiltaket er ferdig prosjektert når søknaden sendes inn. Søknaden må sendes av ansvarlig søker, og alle ansvarsretter må foreligge før det søkes.

Kokkersvold AS mener at det i forhåndskonferansen ikke ble gitt noe forvarsel om hva som ville komme som krav fra kommunen. Larvik Havn var opptatt av at byggeprosessen måtte gå raskt, og derfor ble det planlagt slik at tiltaket ikke skulle trenge dispensasjoner. Planavdelingen hadde sagt at det ikke var behov for å regulere, forutsatt at alle funksjoner lot seg løse innenfor tilgjengelig areal på en tilfredsstillende måte i samsvar med reguleringsbestemmelsene. Dette standpunktet gikk planavdelingen senere bort fra, og i epost fra 1. august 2017 anbefaler planavdelingen av det utarbeides bebyggelsesplan (detaljregulering).⁹

Ett-trinns byggesøknad ble sendt fra Larvik Havn 22. mai 2017. Det ble ikke søkt om dispensasjoner.

Larvik kommune hadde flere bemerkninger til søknaden fra Larvik Havn, og i perioden fra juni til desember 2017 var det korrespondanse og møter mellom kommunen og Larvik Havn. Kommunen påpekte at det omsøkte tiltaket var ikke i samsvar med reguleringsplanen og ville kreve flere dispensasjoner. Det resulterte i at Larvik Havn 4. september 2017 søkte om tre dispensasjoner fra reguleringsplanen, herunder dispensasjon fra kravet til bebyggelsesplan. Kommunen mente videre at søknaden ikke godt nok beskrev tiltakets omfang og hvilke konsekvenser tiltaket ville ha i forhold til støy og trafikkavvikling. Kommunen krevde at foretaket måtte utarbeides trafikkanalyse og støyanalyse. Larvik Havn utarbeidet rapporter om støy og trafikk, men kommunen mente at rapportene hadde vesentlige mangler og krevde nye analyser.

Kommunalsjef for areal og teknikk mener at noe av det som har vært utfordrende i denne saken, er at Larvik Havn har hatt fokus på gjennomføring av selve tiltaket, og

⁸ Ot.prp. nr. 45 (2007-2008) Om lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (byggesaksdelen)

⁹ Jf. epost til Camilla K. Maktabi fra planavdelingen i Larvik kommune datert 1. august 2017. Larvik kommune går i denne eposten bort fra sitt tidligere synspunkt om at det ikke var behov for å regulere. Planavdelingen anbefaler nå at det utarbeides i bebyggelsesplan.

mindre fokus på hvilke ringvirkninger tiltaket ville ha. Det har også vært ulike oppfatninger internt både på plan- og byggesaksavdelingen, om saken burde behandles som en plansak eller som en byggesak. Ifølge kommunalsjefen måtte byggesaken utredes slik den ville ha blitt utredet i en plan, for at det kunne gis dispensasjon fra kravet om bebyggelsesplan.

4.3.2 Politisk behandling

I Larvik kommune har planutvalget myndighet til å treffe vedtak i byggesaker, herunder dispensasjonssaker og klagesaker. Rådmannen er delegert myndighet i ikke-prinsipielle saker. Det innebærer at ikke-prinsipielle dispensasjonssaker normalt sett behandles av administrasjonen, mens planutvalget behandler prinsipielle dispensasjonssaker. Byggesakssjef gav 3. mai 2017 Larvik Havn beskjed om at saken hadde prinsipiell betydning og dermed også politisk betydning. Byggesøknaden måtte derfor behandles i planutvalget. Men etter som saken utviklet seg, vurderte ordfører de samfunnsmessige konsekvensene av det planlagte tiltaket som så viktige at det var ønskelig at formannskapet skulle behandle byggesøknaden. Sak om endret delegasjon (sak 50/17) ble lagt fram for kommunestyret 6. desember 2017. Kommunestyret vedtok å behandle søknaden selv.

Saken ble lagt fram for kommunestyret 14. februar 2018 (sak 24/18). Rådmannen innstilte på at byggesøknaden skulle avslås fordi han anså at det ikke er grunnlag for å gi dispensasjon fra kravet om detaljregulering. Rådmannen foreslo videre at kommunens strategi for havnen vedtas sammen med kommuneplanens samfunnsdel og arealplan, før endelig løsning av jernbaneterminal kan reguleres. Rådmannen presenterte også alternative løsninger til vedtak der det ble gitt dispensasjon fra reguleringsplanen og byggesøknaden ble innvilget.

Kommunestyret vedtok å sende saken til behandling i miljø- og teknikkomiteen og formannskapet før endelig behandling i kommunestyret 21. mars 2018.

Både miljø- og teknikkomiteen og formannskapet vedtok å innvilge dispensasjonene fra reguleringsplanen, og dermed innvilge byggesøknaden. Med vedtatt behandling i kommunestyret 21. mars 2018 vedtok kommunestyret i sak 28/18 rådmannens innstilling om å avslå byggesøknaden med én stemmes overvekt. Kommunestyret vedtok videre at strategi for utvikling av havnen skal vedtas sammen med kommuneplanens samfunnsdel og arealplan, og at dette må gjøres før ev. jernbaneterminal på Sika-tomta kan reguleres.

4.4 Avtale med Norsk jernbanedrift AS

Anskaffelsen ble utlyst samme dag som søknaden om byggetillatelse ble sendt, dvs. 22. mai 2017. Anskaffelsen er lyst ut etter forsyningsforskriften. Ifølge beskrivelsen av anskaffelsen skal det etableres en ny lasteterminal oppå eksisterende masser på stedet. Videre skal jernbanespor og signalanlegg fornyes fra Vestfoldbanen og frem til sørenden av Sika-tomta, og det skal bygges kontaktledningsanlegg fra hovedspor og 150 meter mot terminalen. I utlysningen ble det tatt forhold om nødvendige tillatelser.

Larvik Havn hadde mål om å bli ferdig med jernbaneterminalen til 1.1.18, og de sier at de følte et press på å levere. Togselskaper hadde søkt om og fått innvilget kjøretid på det nye jernbanesporet i 2018. Tilskudd som var innvilget til prosjektet, måtte i utgangspunktet brukes i løpet av 2017.

Larvik Havn samarbeidet med anskaffelsesteamet i kommunen om denne anskaffelsen også, men ikke i samme grad som om anskaffelsen om kontrakten for drift av containerhavnen. Det var et oppstartsmøte der anskaffelsesteamet deltok, ellers har Larvik Havn håndtert anskaffelsen selv. Det kom inn tre tilbud som ble vurdert og sammenlignet. Valg av Norsk Jernbanedrift AS som leverandør ble ikke styrebehandlet. Kontrakt med Norsk Jernbanedrift AS ble underskrevet av havnesjefen 3. november 2017. Det ble orientert om kontrakten i styremøte 8. november 2017, og styreleder underskrev kontrakten i samme møte.



Det ble ikke tatt forbehold om innvilget byggetillatelse i kontrakten. Larvik Havn hadde sendt revidert byggesøknad til kommunen 2. november, og forutsatte at alt nå var i orden. Men kommunen hadde fortsatt merknader til søknaden, og etterspurte i brev 12. desember bla. videre analyser om trafikk og støy. Havnestyret vedtok derfor i møte 20. desember å utsette arbeidet med opparbeide terminalområdet i påvente av byggetillatelsen, men å ferdigstille arbeidet med å rehabilitere jernbanesporet.

Havnestyret hadde møte 22. mars 2018, dvs. dagen etter at kommunestyret hadde avslått byggesøknaden. Havnestyret vedtok å si opp kontrakten med Norsk Jernbanedrift AS om oppgradering av terminalområdet på Sikatomta. Havnestyret vedtok vedrørende jernbanesporet at de ønsket dialog med eier for å sikre verdiene.

Larvik kommune gjennomførte tilsyn på dette tiltaket i april 2018. Konklusjonen på tilsynet var at tiltaket ikke var søknadspliktig. Det innebærer at Larvik Havn etter plan- og bygningsloven hadde lov til å rehabilitere jernbanesporet, selv om det ikke var innvilget byggetillatelse til å bygge jernbaneterminal.

Jernbanesporet er nå snart ferdig rehabilitert.

4.5 Revisors vurdering

Kommunestyret i Larvik har gitt signaler om at de ønsker å utvikle Larvik Havn og at de ønsker mer transport av gods på bane i flere saker/planer. Klarest er kommunestyret i Klima- og miljøplanen, der de gir Larvik Havn pålegg om å bygge jernbaneterminal på Sika-tomta. Å bruke havnesporet til transport av gods er også i samsvar med regionale planer. At både Jernbaneverket og Vestfold fylkeskommune har gitt tilskudd til prosjektet, underbygger dette.

Kommunestyret har bevilget midler til og godkjent låneopptak til byggingen av jernbaneterminal på Sika-tomta. Vi mener derfor at Larvik Havn at opptrådte i samsvar med kommunens overordnede planer og strategier når de begynte arbeidet med å konkretisere planene om jernbaneterminal på Sika-tomta. Larvik Havn hadde også budsjettdekning for prosjektet. Vi mener derfor at Larvik Havn i utgangspunktet hadde fullmakt fra kommunestyret til å bygge jernbaneterminal på Sika-tomta.

Rehabilitering av jernbanespor er ikke søknadspliktig. Arbeidet med å rehabilitere havnesporet startet opp før kommunestyret hadde behandlet byggesøknaden og arbeidet fortsatte etter at kommunestyret hadde avslått søknaden og vedtatt at det skulle utarbeides ny strategi for utvikling av havnen. Vi forstår det slik at

kommunestyret med dette vedtaket gir nye føringer om Sikatomta og om ev. bygging av jernbaneterminal, og at dermed er det ikke lenger er gitt at kommunestyret ønsker at havnesporet skal rehabiliteres. Vi mener derfor at Larvik havn ikke opptrådte i samsvar med kommunestyrets føringer når de fortsatte å rehabiliterer havnesporet etter at kommunestyret hadde avslått byggesøknaden.

Larvik Havn inngikk kontrakt med leverandør før det var innvilget byggetillatelse, og uten å ta forbehold i kontrakten om slik tillatelse. Det innebar en risiko for hva som ville skje dersom byggetillatelsen ikke ble innvilget. Larvik Havn må utvise alminnelig aktsomhet i sine handlinger for å sikre at foretaket opptrer i samsvar med kommunestyrets føringer. Vi mener at Larvik Havn ikke utviste tilstrekkelig aktsomhet når foretaket inngikk kontrakt med Norsk Jernbanedrift AS før nødvendig tillatelse var gitt, uten å ta forbehold om dette i kontrakten.

Larvik Havn har ikke iverksatt søknadspliktige byggearbeider uten byggetillatelse. Rehabiliteringen av havnesporet var ikke søknadspliktig etter plan- og bygningsloven.

Vi er ikke bedt om å vurdere kommunen rolle i denne saken. Vi vil likevel påpeke at vi mener at kommunen har gitt uklare signaler til Larvik Havn om hva som kreves for å få tillatelse til å bygge på Sika-tomta. Et av formålene med forhåndskonferansen er at kommunen skal redegjøre for rammeforutsetninger og krav i arealplaner mm., jf. byggesaksforskriften § 6-1. Etter vårt syn burde det vært redegjort for kravet i reguleringsplanen om detaljregulering i forhåndskonferansen. Det gikk nesten ett år fra forhåndskonferansen til kommunen var klare på de anbefalte å detaljregulere. Disse signalene burde Larvik Havn ha fått tidligere.

5 Støymåling

5.1 Revisjonskriterier

Forholdet til støy reguleres/kan reguleres av følgende regelverk:

- forurensningsloven og forurensningsforskriften
- folkehelseloven og forskrift om miljørettet helsevern
- plan- og bygningsloven og reguleringsplaner

Forurensningsforskriftens kapittel 5 om støy gjelder for støy fra eksisterende havner og terminaler. Ifølge forskriften kapittel 5 del II har anleggseier plikt til å kartlegge støy og ev. treffe tiltak. Som anleggseier etter dette kapitlet regnes eier av anlegg som nevnt i § 5-2 tredje ledd. Som anleggseier regnes også andre med bruksrett til anlegget dersom anleggseier har etablert nødvendige samarbeidsordninger med virksomhet/bruker for å sikre etterlevelse av bestemmelsene, jf. forurensningsforskriften § 5-3 bokstav a). Kartleggingen skal oppdateres hvert 5 år. Det er en tiltaksgrense for innendørs støy på 42 dB (gjennomsnitt over døgnet). Det er ikke satt krav til utendørs støy. Når tiltaksgrensen overskrides, må anleggseier gjennomføre tiltak for de aktuelle boligene/institusjonene.

Forskrift om miljørettet helsevern kapittel 3 sier at virksomheter og eiendommer skal planlegges, drives og avvikles slik at støy og vibrasjoner ikke medfører helsemessig ulempe eller overskrider helsemessig forsvarlig nivå.

Plan- og bygningsloven § 12-7¹⁰ sier at det i nødvendig utstrekning kan gis bestemmelser til arealformål og hensynssoner om bla. følgende forhold:

grenseverdier for tillatt forurensning og andre krav til miljøkvalitet i planområdet, samt tiltak og krav til ny og pågående virksomhet i eller av hensyn til forhold utenfor planområdet for å forebygge eller begrense forurensning

Slike bestemmelser er inntatt i reguleringsplanen for Larvik Havn, Revet¹¹.

Reguleringsplanen fastsetter at Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging

¹⁰ I plan- og bygningsloven som gjaldt i 2006 var det tilsvarende bestemmelser i § 26.

¹¹ Godkjent av kommunestyret 16. august 2006.

(T-1442), eller retningslinjer som erstatter denne, skal legges til grunn ved utvikling av området. Da reguleringsplanen ble utarbeidet betydde dette maks gjennomsnittstøy utendørs på 55 desibel uten impulslyd og 50 desibel med impulslyd på dagtid. Maks gjennomsnittstøy utendørs på natt-tid er 45 desibel. Disse grensene for maksimalstøy utendørs gjelder fortsatt, jf. T-1442/16.

Reguleringsplanen sier videre at det skal settes opp målepunkter som kontinuerlig skal dokumentere støyforholdene på Revet. Dokumentasjonen skal legges til grunn for vurdering av eventuelle skjermingstiltak. Støymålingene skal synliggjøre støyemisjon fra de enkelte typer virksomhet som drives på havna.

De tre regelsettene benevner den som er ansvarlig for å ivareta kravene på forskjellige måter. Larvik Havn er blant de som vil ha et ansvar her, sammen med andre aktører i havna. Forurensningsforskriften legger opp til at noen kan ha et samordningsansvar. Vi har ikke tatt stilling til hvem som kan ha slikt ansvar.

Kommunen er myndighet etter folkehelseloven, og er også den som har myndighet til å følge opp at krav i reguleringsplanen overholdes, mens fylkesmannen er tilsynsmyndighet etter forurensningsforskriften kapittel 5. Oppgavedelingen mellom fylkesmannen og kommunen er omtalt i brev 22.02.18 fra fylkesmannen til Flatstrand Velforening og brev fra fylkesmannen til Larvik kommune av samme dato.

Dette gir følgende revisjonskriterier:

- Larvik Havn skal sørge for at støyforholdene fra sin virksomhet blir kartlagt og dokumentert i samsvar med gjeldende krav.

5.2 Støymåling på Revet

Containerterminalen ble etablert på Revet i 1998. I forbindelse med at ferjeterminalen skulle flytte til Revet ble det i 2006 utarbeidet en ny reguleringsplan for dette området. Krav til støymåling inngikk i denne planen. I tillegg til havna, containerterminalen og ferjeterminalen, er det også private aktører som har virksomheter innenfor det arealet som reguleringsplanen fra 2006 gjelder for.

Color Line eier ferjeterminalen. Larvik Havn har festet bort grunnen som terminalen ligger på til Color Line.

Larvik Havn har ikke målt støy fra sin virksomhet kontinuerlig i perioden 2008 – 2017. Frem til 2017 registrerte foretaket minimalt med henvendelser fra publikum om støy fra laste- og losseoperasjoner. Larvik Havn anslår at det kom ca. tre slike henvendelser per år. I 2014 ble det besluttet å anskaffe måleutstyr, og lage en plan for regelmessig måling. Det ble kartlagt hvilke boligområder som var utsatt for støy, men det ble bare gjennomført sporadiske støymålinger. Grunnen til dette er ifølge Larvik Havn, at det på denne tiden ikke ble registrert noen henvendelser om støyplager. Støymåling i støyutsatte områder ble derfor ikke prioritert.

Larvik Havn sier det har kommet noen klager på støy fra ferjeterminalen i de 10 årene den har ligget på Revet. Disse klagene ble videreformidlet til Color Line, som iverksatte tiltak.

Det ble økt oppmerksomhet om aktiviteten på havna etter at prosjektet om bygging av jernbaneterminal på Sika-tomta startet opp. Naboer og vel engasjerte seg og var bekymret for støy. Antall klager økte sterkt. Fra årsskiftet 2017/18 har innbyggerne hatt muligheten til å registrere støyklager direkte på hjemmesidene til Larvik Havn, og frem til september har det kommet 48 klager. I februar 2018 engasjerte Larvik Havn Multiconsult. Multiconsult etablerte et system for måling av støy og utviklet støysonekart. Det ble målt støy i Larvik Havn over en ti-ukers periode våren 2018, og skrevet en rapport om dette.

Miljørettet helsevern og beredskap i Larvik kommune sier at de ikke har mottatt noen skriftlige klager på støy fra laste- og losse aktiviteter eller containerhåndtering i perioden 2006 til 2017. Det har kommet noen klager på telefon som er henvist videre til Larvik Havn. Miljørettet helsevern sier de har mottatt klager på støy i forbindelse med ferjeanløp (Color Line) på natten og at disse er fulgt opp.

Miljørettet helsevern sier at de ikke har gjennomført tilsyn hos Larvik Havn i forbindelse med støy. Larvik kommune har heller ikke gjennomført tilsyn etter plan- og bygningsloven på kravene om å gjennomføre støymålinger i reguleringsplanen.

Miljørettet helsevern behandler støyklagene for kommunen, og har etablert en prosess med Larvik Havn for å kartlegge behov for tiltak og se til at disse gjennomføres. Miljørettet helsevern skal også se til at bestemmelsene om støy i reguleringsplanen blir fulgt.

Larvik Havn inviterte innbyggere og naboer til informasjonsmøte 29. august der Miljørettet helsevern også deltok.

Miljørettet helsevern og kommuneoverlegen vil i august/september konkludere og avklare om støybildet er akseptabelt og innenfor gjeldende grenseverdier. Herunder ligger det også å avklare om støyreducerende tiltak som er gjennomført våren 2018 har vært tilstrekkelig effektive. Dersom dette ikke er tilfelle, vil kommuneoverlegen sende forhåndsvarsel med krav om retting etter folkehelseloven § 14.

Larvik Havn har søkt om tillatelse etter plan- og bygningsloven til å utvide kaia. Byggetillatelse ble gitt, men det har kommet klager på vedtaket. Naboer hevder at fordi det ikke er gjennomført støymålinger slik som reguleringsplanen krever, har ikke kommunen tilstrekkelig grunnlag til å vurdere hvilke støykonsekvenser tiltaket vil ha. Larvik Havn mener at utvidelse av kaia vil muliggjøre mer lasting på dagtid, noe som igjen vil føre til mindre lasting og mindre støy om natten.

Klagene ble ikke tatt til følge da planutvalget behandlet klagesaken 11. september. Saken er nå sendt til fylkesmannen som er klageinstans.

5.3 Revisors vurdering

Vi vil påpeke at bestemmelsene om støy i reguleringsplanen er uklare. Det er flere aktører som kan være potensielle støykilder innenfor det arealet som reguleringsplanen gjelder for, og planen avklarer ikke ansvar og ev. behov samordning av støymåling. Reguleringsplanen stiller krav om støymåling på *Revet* og videre at støymålingene skal synliggjøre støyemisjon av virksomhetene som drives på *havna*. Det er ikke nærmere definert hvilket areal som inngår i *havna*. Larvik Havn påpeker i høringsuttalelsen at kravene om kontinuerlig støymåling og dokumentasjon av støymåling gjelder ved *utvikling* av området, ikke for drift. Kommunen påpeker i sin høringsuttalelse at i forurensningsforskriften er støy definert som forurensning, og at det er forurenser som har ansvaret for å begrense, overvåke, konsekvensvurdere, og sørge for at den blir minimert og håndtert. Etter vår vurdering er det uklart hvilket areal/hvilke eiendommer som reguleringsplanens krav om støymåling gjelder for, men det er åpenbart at forurensningsforskriften også gjelder for havner og terminaler, jf. pkt. 5.1. Vi legger derfor til grunn at Larvik Havn har ansvar for å måle støy fra sin virksomhet.

Kommunen som er myndighet for å følge opp krav i reguleringsplanen og myndighet etter folkehelseloven, har etter hva vi kan se, fram til 2017, ikke gjort noe for å følge opp reguleringsplanen og heller ikke vurdert støyen på *Revet* i forhold krav i forskrift om miljørettet helsevern.

Larvik Havn har fram til 2018 ikke fulgt opp krav om å gjennomføre kontinuerlige støymålinger. Det er bare gjort sporadiske kartlegginger. Larvik Havn har nå iverksatt tiltak med sikte på at kravene skal følges.

Innkomne støyklager følges nå opp av Larvik kommune.

6 Konklusjoner

6.1 Konklusjoner

Har Larvik Havn opptrådt i samsvar med fullmakter og føringer som kommunestyret har gitt når det gjelder sakene om kontrakt om drift av containerterminal, bygging på Sika-tomta og støymåling?

Larvik Havns fullmakter

Kommuneloven setter de ytre rammer for hvilke fullmakter styret i et kommunalt foretak kan ha. Foretakets formål setter rammene for foretakets virksomhet og dermed rammen for havnestyrets myndighet. Larvik Havn har vedtekter og formål som er fastsatt av kommunestyret. Larvik Havns formål fastsetter at Larvik Havn er kommunens havne- og farvannsfaglige organ, og at foretaket skal forvalte de kommunale havnene i samsvar med havne- og farvannsloven. Videre skal Larvik Havn drive og utvikle kommunens havneanlegg. Vedtektene sier at foretakets virksomhet skal samordnes med kommunes planer og målsettinger.

Havnestyret har den overordnede ledelse av foretaket. Havnestyret må påse at virksomheten drives i samsvar med foretakets formål, vedtekter, kommunens økonomiplan og årsbudsjett, andre vedtak eller retningslinjer fastsatt av kommunestyret og alt annet som følger av lov og forskrift.

Kontrakt om drift av containerterminal¹²

Vi mener at konkurransen om konsesjon til drift av containerterminal, så langt vi har sett, er gjennomført i samsvar med lov om offentlige anskaffelser og konsesjonskontraktforskriften.

Havnestyret har fullmakt til å inngå kontrakter som gjelder foretaket og dets virksomhet, innenfor foretakets økonomiske rammer og i samsvar med kommunes årsbudsjett, økonomiplan og andre vedtak og retningslinjer fastsatt av kommunestyret. Kontrakten påfører ikke kommunen forpliktelser som er i strid med årsbudsjett, økonomiplan eller andre vedtak. Det lå derfor innenfor foretaksstyrets fullmakter å inngå kontrakten.

¹² Konklusjonen på dette punktet er endret i denne korrigerte versjonen av rapporten.

Bygging på Sika-tomta

Vi mener at Larvik Havn opptrådte i samsvar med fullmakter og føringer fra kommunestyret da de begynte å konkretisere planene om jernbaneterminal på Sika-tomta. Kommunestyret hadde bevilget midler til dette prosjektet.

Rehabilitering av havnesporet er ikke et tiltak som trenger byggetillatelse. Larvik Havn startet med å rehabilitere havnesporet før kommunestyret hadde behandlet byggesøknaden om utbygging av Sikatomta, og fortsatte arbeidet etter at kommunestyret hadde avslått byggesøknaden og vedtatt at det skulle utarbeides ny strategi for området. Vi forstår det slik at kommunestyret med dette vedtaket gir nye føringer om Sikatomta og ev. bygging av jernbaneterminal, og at det ikke lenger er gitt at kommunestyret ønsker at havnesporet skal rehabiliteres. Vi mener derfor at Larvik Havn ikke opptrådte i samsvar med kommunestyrets føringer når de fortsatte å rehabilitere havnesporet etter at kommunestyret hadde avslått byggesøknaden.

Vi mener at Larvik Havn ikke opptrådte med tilstrekkelig aktsomhet når de inngikk kontrakt om bygging av jernbaneterminal før byggesøknaden var behandlet, uten å ta forbehold om nødvendige tillatelser i kontrakten.

Støymåling

Vi mener at Larvik Havn ikke har kartlagt og dokumentert støy fra sin virksomhet i samsvar med gjeldende krav. Larvik Havn har nå iverksatt tiltak for å sikre at kravene om støy følges.

Litteratur og kildereferanser

Lover og forskrifter

- Lov 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven).
- Forskrift 15. juni 2004 nr. 905 om revisjon i kommuner og fylkeskommuner mv.
- Lov 27. juni 2008 om planlegging og byggesaksbehandling
- Forskrift 26. mars 2010 nr. 488 om byggesak
- Lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser.
- Forskrift 12. august 2016 nr. 976 om konsesjonskontrakter
- Forskrift 12. august 2016 nr. 975 om innkjøpsregler til forsyningssektorene
- Lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensning og om avfall
- Forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensnig av forurensning
- Lov 24. juni 2011 nr. 29 om folkehelsearbeid
- Forskrift 25. april 2003 nr. 486 om miljørettet helsevern

Vedlegg

Vedlegg 1: Høringsuttalelser fra Larvik Havn og Larvik Havn

Vedlegg 2: Metode og kvalitetssikring

Vedlegg 3: Vedtekter Larvik Havn

Vedlegg 1: Høringsuttalelser



Vår saksbehandler
Jan Fredrik Jonas Tlf: +47 90728077

Vår dato
28.09.2018

Vår referanse
17/00013-30

Deres referanse

Telemark Kommunerevisjon IKS
interpost

UNNTATT OFFENTLIGHET, JF OFFL § 5

Forvaltningsrapport om Larvik Havn KF - høringsuttalelse

Vi viser til høringsbrev datert 14.sept. 2018 (18/1614/ahs). Først vil vi benytte anledningen til å takke for samarbeidet og takke for muligheten til å gi innspill til rapporten.

Innledning

Som en viktig del av Larvik kommune skal Larvik Havn, innenfor sine rammer, bidra til å utføre sitt samfunnsoppdrag på best mulig måte. Rollen som samfunnsutvikler innebærer blant annet at vi skal bidra til å utvikle gode lokalsamfunn for innbyggerne samtidig som vi skal bidra til å tilrettelegge for nyskaping og næringsutvikling.

Larvik Havn KF er Larvik kommunes havne- og farvannsfaglige organ, og skal ivareta de offentligrettslige oppgaver kommunen er tillagt etter havne- og farvannsloven. Vår visjon 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.

Havneforetaket skal også drive privatrettslig havnevirksomhet, herunder forvalte, drifte og utvikle havneanleggene under hensyn til behovet for en effektiv og forsvarlig sjøtransport som ledd i kommunens, regionens og landets samlede samferdsel og næringsliv.

Larvik havn har et av de mest sentrale beliggenhetene på Østlandet og er et viktig knutepunkt mellom sjø- og landtransport. Larviksfjorden er ideell med enkel innseiling og effektive anløp. Havnen er inne i en ekspansiv periode med fokus på modernisering og utvidelse av sitt tjeneste- og anløpstilbud. Videre skal det legges til rette for moderne, miljøvennlig og stillegående skipsanløp som er en viktig utviklingstrend innen moderne skipstrafikk.

Trafikken over Larvik Havn i andre kvartal 2018 er preget av fortsatt vekst, spesielt innen containersegmentet.

- I andre kvartal 2018 ble det lastet og losset i alt 0,76 millioner tonn gods. Det tilsvarer en økning på 28,9 prosent eller 171.000 tonn sammenliknet med tilsvarende periode i fjor.
- I årets seks første måneder økte godsomsetningen med 25,4 prosent til 1,28 millioner tonn. Containervarer, ferjegods og steineksporten var sterke bidragsyttere til godsøkningen.

LARVIK HAVN KF
Postboks 246 Sentrum
3251 Larvik

Besøksadresse
Havnegata 5
3263 Larvik

Telefon
33 16 57 50

Org.nr 942 139 241
www.larvik.havn.no



Vår dato
28.09.2018

Vår referanse
17/00013-30

- Containertrafikken økte i andre kvartal med 19,3 prosent til 20.700 TEUs. For første halvår viser statistikken 39.400 TEUs, en økning på 2.800 TEUs eller 7,7 prosent sammenlignet med rekordåret 2017.
- 305.200 passasjerer reiste over Larvik Havn i første halvår 2018, mens det ble transportert 41.700 fraktenheter med ferje. Det er en oppgang på henholdsvis 2,2 prosent og 5,8 prosent fra 2017.
- Samlet bidro trafikkutviklingen over Larvik Havn til en omsetningsvekst på 7,4 prosent eller 2,3 millioner kroner. Totale driftsinntekter ble 32,9 millioner kroner i første halvår 2018.

Vår vurdering av rapporten

Kommentarer til rapportens punkt 3 - Kontrakt om drift av containerterminal (LCT-avtalen)

Kontrakten om drift av containerterminal ble inngått mellom Larvik Havn og Larvik Containerterminal AS (LCT) 24. april 2018. Det fremkommer av rapporten at kontrakten er inngått i samsvar med anskaffelsesregelverket, men i følge rapporten skulle kommunestyret ha behandlet spørsmålet før kontrakten ble inngått. Begrunnelsen for at kommunestyret skulle ha behandlet spørsmålet er at kontrakten forplikter kommunen til å stille arealene på Revet til disposisjon for Larvik Containerterminal AS i 10 år, altså utover vedtatt økonomiplan, jf. kommuneloven § 67 nr. 1 annet punktum.

Kommuneloven § 67 lyder: "Styret har myndighet til å treffe avgjørelse i alle saker som gjelder foretaket og dets virksomhet. Styret påser at virksomheten drives i samsvar med foretakets formål, vedtekter, kommunens eller fylkeskommunens økonomiplan og årsbudsjett og andre vedtak eller retningslinjer fastsatt av kommunestyre eller fylkesting."

Som rapporten er inne på, har vi som styre kompetanse til å treffe avgjørelser innenfor foretakets formål og vedtekter, så sant ikke kompetansen er negativt avgrenset av kommunestyret gjennom kommunens økonomiplan, årsbudsjett eller andre klare og konkrete vedtak fra kommunestyret.

Lovgiver har i Ot. prp. nr. 53 (1997-1998) s. 12, gitt uttrykk for at styrets kompetanse er "begrenset av de budsjettfullmakter kommunestyret gir." I juridisk teori (Norsk lovkommentar, note 1054, skrevet av Jan Frithjof Bernt) er forarbeidenes formulering om at styret skal holde seg innenfor budsjettfullmakter og økonomiplanen gjentatt. I tillegg fremkommer det i teorien at:

"Det følger videre forutsetningsvis av kommuneloven § 44 nr. 5, at styret ikke kan inngå kontrakter som vil påføre kommunen eller fylkeskommunen utgifter eller forpliktelser over et tidsrom som strekker seg ut over økonomiplanens virketid."

Forpliktelser i denne sammenheng betyr økonomiske forpliktelser. Dette har sammenheng med at kommunestyret må ha kontroll på kommunens økonomiske forpliktelser.

LARVIK HAVN KF
Postboks 246 Sentrum
3251 Larvik

Besøksadresse
Havnegata 5
3263 Larvik

Telefon
33 16 57 50

Org.nr 942 139 241
www.larvik.havn.no



Vår dato
28.09.2018

Vår referanse
17/00013-30

§ 67 innebærer at det er kontrakter som innebærer økonomiske forpliktelser som må være forankret i budsjettvedtak og økonomiplan. Sagt med andre ord vil styret ha kompetanse til å inngå avtaler så sant avtalene ikke er av en slik økonomisk karakter at de er i strid med kommunestyrets vedtak.

Kommunens forpliktelser i avtalen av 24. april 2018 følger av avtalen pkt. 2.1. og pkt. 2.4.2. Kommunens forpliktelser går ut på å være utleier, se her pkt. 2.4.2. om LKHFs vedlikeholdsforpliktelser. Avtalen innebærer derfor ingen økonomiske forpliktelser for kommunen. Snarere tvert i mot, avtalen gjelde daglig drift av havna og gir inntekter for kommunen.

I og med at avtalen ikke innebærer økonomiske forpliktelser for kommunen, er vi uenig med kommunerevisjonen i at det forhold at avtalen er inngått for 10 år har betydning for havnestyrets kompetanse. Vår oppfatning er dermed at vi hadde myndighet til å inngå avtalen.

Vi bemerker også at kommuneadvokaten bistod oss forut for denne kontraktsinngåelsen, og at kommuneadvokaten og innkjøpsleder i Larvik kommune var til stede på møtet da tildelingen av kontrakt skjedde, uten at det ble reagert fra det hold på at vi ikke hadde kompetanse til å inngå kontrakten.

Vi kjenner for øvrig heller ikke til at andre tilsvarende foretak har hatt slike begrensninger, herunder Oslo Havn som har inngått langsiktig kontrakt med et utenlandsk terminalselskap uten at denne – så vidt vi kjenner til - ble behandlet i bystyret eller byrådet.

Oppsummert mener vi at det er lagt til grunn feil revisjonskriterium i rapportens punkt 3.

Kommentarer til rapportens punkt 4 - byggingen på Sika-tomten

Vi inngikk den 8. november 2017 kontrakt med Norsk jernbanedrift AS om bygging av terminal og rehabilitering av jernbanespor m.m. Det følger av rapporten at det i kontrakten skulle vært tatt forbehold om innvilget byggetillatelse.

I november 2017 var byggesøknad sendt inn og tillatelse virket for alle til å være like rundt hjørnet. Bygging av jernbaneterminal var et krav i Larvik kommunes miljø- og klimaplan og derfor var tiltaket i tråd med overordnede planer for utvikling av området. Det var videre bevilget penger til prosjektet. I og med at tillatelse likevel ikke ble gitt, ser vi dessverre, i ettertid, at det hadde vært bedre at kontrakten hadde vært formulert annerledes.

I rapporten konkluderes det med at vi skulle ha stanset rehabiliteringen av jernbanesporet den 22. mars 2018, altså da det ble klart at kommunestyret avsto byggesøknaden og dermed indirekte la nye føringer for området. Vi påpeker til dette at arbeidene var lovlig igangsatt og i tillit til overordnede planer og de vedtatt budsjetttrammer som gjaldt frem til 22. mars 2018. Spørsmålet er om vi, da avslaget ble kjent, skulle ha handlet annerledes enn det vi gjorde.

LARVIK HAVN KF
Postboks 246 Sentrum
3251 Larvik

Besøksadresse
Havnegata 5
3263 Larvik

Telefon
33 16 57 50

Org.nr 942 139 241
www.larvik.havn.no

3 av 5



Vår dato
28.09.2018

Vår referanse
17/00013-30

Vi har full forståelse for at vi skal forholde oss til kommunestyrevedtak som endrer kurs. Det betyr likevel ikke at et kommunestyrevedtak medfører at lovlig etablerte kontrakter ikke gjelder lengre. Kommunestyrevedtaket innebar slik vi ser det at vi fikk en tapsbegrensningsplikt til å se over inngåtte kontrakter og se på muligheter for å få hevet våre inngåtte kontrakter.

Vi presiserer at vi allerede 23. mars 2018, altså allerede dagen etter avslaget, vedtok å si opp kontrakten om etablering av terminal, og at konsekvensen av å heve kontrakten med Norsk Jernbanedrift i sin helhet ville ha vært enda større. I og med at arbeidet var kommet så langt det hadde gjort i mars 2018, mener vi det er urimelig å si at vi skulle ha stoppet fortsettelsen av dette da kommunestyret brått snudde. Hevingsoppjøret er gjennomført i samsvar med de juridiske råd vi mottok. Vi mener derfor at vi gjorde det vi kunne for å sikre våre verdier og begrense økonomiske tap ved at kommunestyret endret kurs.

Oppsummert mener vi at rapportens punkt 4 ikke i tilstrekkelig grad hensynstar den uforutsette situasjon som oppstod.

Kommentarer til rapportens punkt 5 - Støymåling

Rapporten viser til reguleringsplan for området som trådte i kraft 16. august 2006. Av reguleringsplanens § 2.4 følger det at "utskiping (lasting) av skrotstein" ikke tillates i tidsrommet 2300 til 0700 alle dager, og at havnestyret utover dette delegeres rett til å fastsette driftstider utover dette. Det fremkommer videre av bestemmelsen at det forventes en konkret vurdering av tidspunkt, støyforhold og eventuelle belastninger for omkringliggende miljø. Vi har forholdt oss til denne bestemmelse. Vi har hatt drift på eiendommen før planen trådte i kraft; at kravene i § 2.3, som gjelder ved "utvikling av området" skal gjelde oss kom derfor overraskende på oss da det kom opp. Vi har heller ikke fått kommentarer på støy før i vinter verken fra kommunen eller fra beboere. I vinter fikk vi imidlertid enkelte meldinger fra velforeninger som forståelig nok var bekymret for støy ved en potensiell utvikling av området.

Selv om det ikke følger klart av reguleringsplanen at vi har et krav om støymålinger, besluttet vi av eget initiativ å anskaffe måleutstyr etc. i 2014. Det er i dag også mulig å melde støyklager direkte på våre hjemmesider. For vi er selvsagt opptatt av å gjøre vårt for et godt miljø i og rundt havna, deriblant ta eventuell støyproblematikk på alvor. Vi skal derfor følge opp de krav om støy vi eventuelt måtte ha eller få.

Oppsummert mener vi at rapportens punkt 5 legger et for strengt revisjonskriterium til grunn.

LARVIK HAVN KF
Postboks 246 Sentrum
3251 Larvik

Besøksadresse
Havnegata 5
3263 Larvik

Telefon
33 16 57 50

Org.nr 942 139 241
www.larvik.havn.no

4 av 5



Vår dato
28.09.2018

Vår referanse
17/00013-30

Videre prosess

Vi ber om at vårt høringssvar bearbeides i rapporten. Vi er tilgjengelig for et møte dersom det er ønskelig.

Dette brevet er vedtatt i Larvik Havnestyre 28.09.2018

Med vennlig hilsen

Jan Fredrik Jonas
Havnedirektør
Tel.: +47 90728077
E-mail: jfj@larvik.havn.no
Web: www.larvik.havn.no

Kopi: Larvik kommune



Telemark kommunerevisjon
Att: Anne Hagen Stridsklev

Larvik 02.10.2017

Forvaltningsrevisjonsrapport vedrørende Larvik Havn KF - høringsuttalelse

Det vises til epost mottatt her 1. oktober, hvor kommunen gis utsatt høringsfrist til 4. oktober.

Om støymåling

Rådmannen mener at rapporten bør referere til forskrift om begrenning av forurensning, der støy er definert som forurensning. Det er et gjeldende rettsprinsipp i norsk lovgivning at forurenser har ansvaret for å begrense sin forurensning, overvåke og konsekvensvurdere den, og sørge for at den blir minimert og håndtert.

Formuleringen «*Etter hva vi kan se har ikke kommunen fram til 2017 gjort noe for å følge opp kravene i reguleringsplanen, og heller ikke vurdert støyen på Revet i forhold til forskrift om miljørettet helsevern/folkehelseloven*» bør nyanseres slik at det ikke gis et inntrykk av at det er kommunen som myndighetsutøver som sitter med ansvaret for å begrense støyforurensning.

Avtale med Norsk Jernbanedrift AS

Det vises til s. 25 tredje avsnitt, hvor det fremgår at det var et samarbeid med anskaffelsesteamet.

Dette bestod i ett møte og ingen involvering av anskaffelsesteamet utover dette.

Rådmannen påpeker i den forbindelse at prosessen her ikke var i samsvar med vedtatt anskaffelsesstrategiens pkt 7.1.

Inngåelse av kontrakten ble ikke meldt opp som sak til styremøtet i Larvik Havn og rådmannen var derfor ukjent med at avtalen ble inngått.

Planer for Sika-tomta

Det påpekes at rapporten «Godskonsept Vestfold/Telemark», som det henvises til på side 19, ikke er behandlet som en egen sak i Larvik kommune, kun som et vedlegg til Sika-saken.

Det fremgår i siste avsnittet under pkt.4.2 at Larvik Havn hadde planlagt at den nye jernbaneterminalen skulle være i drift fra 2018 og dermed hatt 14 års drift med nåværende påkobling på hovedtraséen og at havnesporet fortsatt skal kobles på etter 2032.

Larvik kommune har ikke mottatt framdriftsplaner fra BaneNor som klargjør når dagens trasé ikke lenger kan benyttes, og har heller ikke opplysninger om at det er avklart at nytt havnespor skal kobles på ny hovedtrasé etter 2032.

Om bygging på Sika-tomta

Den 15.6.2016 behandlet kommunestyret foreløpige tilbakemeldinger på planprogram for ny dobbeltsporet jernbane gjennom Larvik. Da var fortsatt ett av de foretrukne alternativene for utredning av framtidig linjeføring å beholde linjeføring i dagens trasé, hvor også eksisterende sidespor til Larvik havn er påkoblet.

Det var først da planprogrammet ble lagt ut på høring etter vedtak i formannskapet 22.3.2017 at det ble tydelig at jernbanetraseene ville bli vesentlig flyttet fra dagens trasé over Torstrand. Dette ble stadfestet ved kommunestyrets

Servicesenteret
Postboks 2020
3255 Larvik

Besøksadresse:
Feyersgate 7
3255 Larvik

Telefon 33 17 10 00
postmottak@larvik.kommune.no
Org.nr.: 918 082 956



sluttbehandling av planprogrammet 13.12.2017. Det ble ved behandlingen lagt inn følgende punkt i kommunestyrets vedtak omkring havnetilknytning:

«b. Bane NOR skal gjennom planarbeidet både vise mulige sportilknytninger til Larvik havn og kostnadsestimere disse løsningene. Sportilknytningen må løses uten å benytte eksisterende spor over Torstrand. Dette må legges inn som eget underpunkt i kap. 5.4 – «Andre samfunnsmessige» virkninger.»

Omtale av Sika-tomta/bygging av jernbaneterminal i planer/saker

På side 21 er det referert til Klima- og energiplanen. I vedtaket KST 38/17 er det i handlingsprogrammet angitt at *«Det etableres en jernbaneterminal på Sika-tomta innen utløpet av 2017»*.

Det bemerkes at dette ikke innebærer at et slikt tiltak kan gjennomføres uten nødvendig godkjenning.

Generell kommentar

Det bemerkes generelt at det i rapporten opereres med flere ulike benevnelser f.eks. «byggesak- og planavdelingen, Areal og teknikk, Planavdelingen, Kommunen osv., slik at det blir upresist hvilke ansvarsområder som omtales.

Det vises til side 15 under punkt 3.2. Her er første og andre setning ufullstendige.

Med vennlig hilsen

Jan Arvid Kristengård
Rådmann

Vedlegg 2: Metode og kvalitetssikring

Den praktiske gjennomføringen

Forvaltningsrevisjonsprosjektet startet opp ved oppstartbrev til Larvik Havn KF 14. juni 2018 med kopi til Larvik kommune. Vi hadde oppstartsmøte med Larvik Havn 20. juni der styreleder, havnesjef, teknisk sjef, markedssjef og økonomi- og administrasjonssjef møtte.

Datagrunnlaget i denne undersøkelsen er intervjuer og gjennomgang av sentrale dokumenter, fortrinnsvis kommunestyresaker. Vi har gjennomført fellesintervju der havnesjef, teknisk sjef, markedssjef og økonomi- og administrasjonssjef deltok. Vi har også intervjuet kommunalsjef fra areal- og teknikk i Larvik kommune. Vi har innhentet informasjon fra leder for Miljørettet helsevern i Larvik kommune.

Vi har innhentet følgende informasjon:

- Larvik Havns vedtekter.
- Kommunestyresak 29/18 om tiltak for forsterket samhandling og overføring av forvalteransvar mellom Larvik kommune og Larvik Havn.
- Reguleringsplan for Larvik Havn øst, 1998.
- Reguleringsplan for Larvik Havn, Revet 2006.
- Kommunestyresaker om bygging på Sika-tomta fra 2017 og 2018.
- Diverse korrespondanse mellom Areal og teknikk og Larvik Havn om byggesaken, herunder referat fra forhåndskonferansen.
- Diverse dokumentasjon om arbeidet med å følge opp støyklager.
- Lokale og regionale planer, herunder: Godskonsept Vestfold Telemark 2018, Plan for intermodal godstransport i Telemark og Vestfold og Helhetsplan for Larvik Havn 2013.
- Årsbudsjett og økonomiplaner for Larvik Havn for 2013 til 2018.
- Utlysning, konkurransegrunnlag og protokoller fra konkurransen om ny operatørkontrakt for containerhavna.
- Relevante saker fra havnestyret i perioden fra høst 2016 til vår 2018.

Pålitelighet og relevans

Forvaltningsrevisjonsprosjekter skal gjennomføres på en måte som sikrer at informasjonen i rapporten er relevant og pålitelig. Data som er samlet inn skal være relevante for de problemstillingene som forvaltningsrevisjonen skal besvare. Innsamlingen av data skal skje så nøyaktig som mulig, slik at en skal kunne få samme resultat dersom undersøkelsen på nytt (pålitelig).

Vi har intervjuer som er sentrale i forhold til de problemstillingene som forvaltningsrevisjonen skal belyse, og vi har skrevet referat fra intervjuene som er verifisert (bekreftet) av de som er intervjuet. Vi har brukt datatriangulering, dvs. at data er hentet fra flere kilder. Vi har fått informasjon fra intervju og fra skriftlig dokumentasjon. Når det er samsvar i informasjonen fra flere kilder, er det et tegn på at dataene gir et riktig bilde på de vi undersøker.

God kommunal revisjonsskikk - kvalitetssikring

Forvaltningsrevisjon skal gjennomføres og rapporteres i henhold til god kommunal revisjonsskikk og etablerte og anerkjente standarder på området, jf. forskrift om revisjon § 7. Denne rapporten er utarbeidet med grunnlag i RSK 001 Standard for forvaltningsrevisjon¹³.

RSK 001 krever at forvaltningsrevisjon skal kvalitetssikres. Kvalitetssikring skal sikre at undersøkelsen og rapporten har nødvendig faglig og metodisk kvalitet. Videre skal det sikres at det er konsistens mellom bestilling, problemstillinger, revisjonskriterier, data, vurderinger og konklusjoner.

Telemark kommunerevisjon IKS har utarbeidet et system for kvalitetskontroll som er i samsvar med den internasjonale standarden for kvalitetskontroll – *ISQC 1 Kvalitetskontroll for revisjonsfirmaer som utfører revisjon og begrenset revisjon av regnskaper samt andre attestasjonsoppdrag og beslektede tjenester*. Denne forvaltningsrevisjonen er kvalitetssikret i samsvar med vårt kvalitetskontrollsystem og i samsvar med kravene i RSK 001.

¹³ Gjeldende RSK 001 er fastsatt av Norges Kommunerevisorforbunds styre med virkning fra 1 februar 2011, og er gjeldende som god kommunal revisjonsskikk. Standarden bygger på norsk regelverk og internasjonale prinsipper og standarder som er fastsatt av International Organization of Supreme Audit Institutions (INTOSAI) og Institute of Internal Auditors (IIA).

Vedlegg: 3 Larvik Havns vedtekter

Vedtekter fastsatt av Larvik kommunestyre 12.09.2018 i medhold av lov om kommuner og fylkeskommuner av 25. september 1992 nr. 1007 (kommuneloven) § 62.

§ 1 Foretakets navn

Foretakets navn er Larvik Havn KF, som er forkortelse for kommunalt foretak, jf. lov om enerett til foretaksnavn og andre forretningskjennetegn m.v. av 21. juni 1985 nr. 79 § 2-2.

§ 2 Foretakets organisasjonsform og kontorkommune

Larvik Havn KF er et kommunalt foretak, organisert i henhold til kommuneloven kapittel 11 som en del av Larvik kommune.

Larvik kommune er foretakets kontorkommune.

§ 3 Foretakets formål

Foretakets formål er av både offentligrettslig og privatrettslig art, og foretaket skal i sin virksomhet holde et saklig skille mellom disse to formål.

Foretaket er kommunens havne- og farvannsfaglige organ.

Foretaket skal ivareta de offentligrettslige oppgaver av forvaltningsmessig, administrativ og øvrig art som kommunen er tillagt i medhold av havne- og farvannsloven av 17. april 2009 nr. 19 (heretter HFL) med tilhørende enkeltvedtak og forskrifter.

Foretaket skal også ivareta de samme oppgaver tillagt i medhold av andre lover, enkeltvedtak og forskrifter, for så vidt gjelder havner og farvann, med mindre kommunestyret bestemmer noe annet.

Foretaket skal også drive privatrettslig havnevirksomhet. Herunder skal foretaket forvalte de kommunale havneanlegg, og drifte, utvikle og utvide disse på en driftsmessig, sikkerhetsmessig, miljømessig, økonomisk, konkurransemessig og etisk forsvarlig måte. Foretaket skal samarbeide med Larvik kommune om servicetilbudet i gjestehavnene. Dette skal skje under hensyn til behovet for en effektiv og forsvarlig sjøtransport og en effektiv og forsvarlig håndtering av gods og passasjerer, som ledd i kommunens, regionens og landets samlede samferdsel og næringsliv, tilpasset havnens størrelse, ressurser og betydning.

Foretaket kan også engasjere seg i virksomhet som direkte eller indirekte bidrar til å styrke eller videreutvikle den havnerelaterte virksomhet. Dette engasjementet kan være av både operativ og finansiell karakter.

Foretakets virksomhet og utvikling skal samordnes med overordnede kommunale planer og målsettinger.

§ 4 Foretakets organisasjon

Foretaket ledes av et styre. Dette betegnes som Larvik havnestyre.

Under havnestyret ledes foretaket av en daglig leder. Denne betegnes som havnedirektør.

Under havnedirektøren skal foretaket ha en administrativ og operativ organisasjon som bestemt av havnestyret. Havnestyret bestemmer om, på hvilken måte og i hvilken grad organisasjonen skal deles under hensyn til henholdsvis de offentligrettslige og de privatrettslige funksjoner foretaket skal utøve.

§ 5 Foretakets styre – sammensetning

Larvik havnestyre skal ha 9 medlemmer.

Ett av medlemmene skal være havnestyrets leder, og ett av medlemmene skal være dets nestleder. Nestlederen utøver lederens funksjoner ved dennes forfall, herunder inhabilitet.

Ethvert medlem skal ha et varamedlem. Varamedlemmet utøver medlemmets funksjoner ved dettes forfall.

Havnedirektøren kan ikke være medlem av havnestyret.

Havnedirektøren er havnestyrets sekretær, med mindre styret bestemmer noe annet. Havnedirektøren kan, med havnestyrets tillatelse, la en ansatt i foretaket være til stede sammen med havnedirektøren for å utføre de praktiske sekretærfunksjoner.

§ 6 Foretakets styre – valg, funksjonstid og suppleringsvalg

Havnestyrets medlemmer og varamedlemmer velges av kommunestyret, med reservasjon for det som gjelder de ansattes representant i henhold til tredje ledd.

Kommunestyret bestemmer også hvem som skal være havnestyrets leder og nestleder.

De ansatte har rett til å velge en av de ansatte som medlem i havnestyret, såfremt vedkommende har minst 50 % stillingshjemmel. Dette medlem kan ikke være leder eller nestleder.

Havnestyrets funksjonstid er fire år og følger kommunevalgperioden. Når særlige forhold foreligger har et styremedlem rett til å tre tilbake før funksjonstiden er over. Ved endelig uttrede eller varig forfall, iverksetter Larvik kommunestyre suppleringsvalg for gjenværende del av funksjonstiden. Ved slik valg skal havnestyret suppleres fra den gruppe som står bak det havnestyremedlemmet som skal erstattes.

Tilsvarende gjelder for det medlem som er valgt av og blant de ansatte. I tillegg skal de ansatte foreta nyvalg dersom vedkommende medlem avslutter sitt arbeidsforhold i foretaket. Dersom vedkommende medlem går ut i permisjon fra sitt arbeidsforhold, trer varamedlemmet inn så lenge permisjonstiden varer, med mindre de ansatte bestemmer noe annet.

Det som overfor er sagt om medlemmer, gjelder tilsvarende for varamedlemmer så langt det passer.

§ 7 Foretakets styre – møter, innkallelser og vedtaksdyktighet

Havnestyret innkalles til møte når lederen finner det påkrevet. Havnedirektøren og ethvert medlem kan forlange at havnestyret innkalles. Varamedlemmer kan ikke kreve at havnestyret innkalles, med mindre varamedlemmet gjør tjeneste i anledning et ordinært medlems forfall.

Styremedlem valgt av og blant de ansatte skal ikke delta i behandlingen av saker som gjelder arbeidsgivers forberedelse til forhandlinger med arbeidstakere, arbeidskonflikter, rettstvister med arbeidstakerorganisasjoner, oppsigelse av tariffavtaler eller saker om offentlig myndighetsutøvelse.

Havnedirektøren har rett og plikt til å være til stede på møtene. Havnestyret kan i enkelttilfeller treffe vedtak om at havnedirektøren ikke skal være til stede under behandlingen av en sak. Behandlingen av dette spørsmål skjer uten at havnedirektøren er til stede.

Møtene holdes for åpne dører.

Kommunens administrasjonssjef har møte- og talerett, men ikke forslagsrett, i havnestyret.

§ 8 Foretakets styre – oppgaver og myndighetsområde

Havnestyret har den overordnede ledelse av foretaket. Styret kan treffe vedtak i alle saker som gjelder foretaket og dets virksomhet.

Havnestyret er ansvarlig for at foretaket drives på en forsvarlig måte og i samsvar med:

- foretakets formål,
- foretakets vedtekter,
- kommunens offentligrettslige plikter, for så vidt det faller inn under foretakets funksjonsområde,
- foretakets privatrettslige rettigheter og plikter,
- kommunens privatrettslige rettigheter og plikter, for så vidt det faller inn under foretakets funksjonsområde,
- kommunens økonomiplan og årsbudsjett,
- andre vedtak eller retningslinjer fastsatt av kommunestyret og
- annet som følger av lov eller forskrift.

Havnestyret skal bestemme foretakets organisasjon under iaktakelse av vedtektenes § 5.

Havnestyret skal føre tilsyn med foretakets virksomhet, og sørge for at organiseringen og driften er egnet til å tilfredsstille de oppgaver som fremgår av annet ledd, og at foretakets virksomhet drives i henhold til vedtektene, lover, forskrifter og andre rammer for den virksomhet foretaket driver. Tilsynet kan skje gjennom havnedirektøren.

Havnestyret avgir uttalelse eller innstilling i saker som kan ha betydning for drift og forvaltning av Larvik Havn KF, og ellers i saker som kan ha drifts- eller samferdselsmessig betydning for havnevirksomheten i Larvik kommune når slike saker behandles av Larvik kommunes øvrige organer.

Havnestyret skal føre tilsyn med havnedirektøren, og påse at denne utfører sine oppgaver i henhold til vedtektene, lover, forskrifter og andre rammer for den virksomhet foretaket driver.

Havnestyret er ansvarlig for å utvikle strategi for foretakets virksomhet. Strategiarbeidet gjøres i dialog med rådmannen, for å oppnå samordning mellom havnas strategi og kommunens overordnede planer. Strategien vedtas av kommunestyret.

§ 9 Foretakets styre – forholdet til kommunens ledelse

Havnestyret kan ikke instrueres av andre enn kommunestyret. Styrets beslutninger kan ikke omgjøres av andre enn kommunestyret.

Før havnestyret treffer vedtak i en sak som skal behandles av kommunestyret, skal kommunens administrasjonssjef være gitt anledning til å uttale seg om saken. Administrasjonssjefens uttalelse skal legges frem for havnestyret ved dets behandling av saken.

Kommunens administrasjonssjef kan i enkelttilfeller bestemme at iverksettelsen av en beslutning skal utsettes til kommunestyret har behandlet saken. Administrasjonssjefen skal i slike tilfeller søke saken lagt frem for kommunestyret ved første anledning, med mindre havnestyret aksepterer at saken fremlegges på et senere tidspunkt og at dette kan skje uten at foretakets interesser blir skadelidende.

§ 10 Foretakets administrasjon – daglig leder

Havnedirektøren er foretakets daglige leder.

Havnedirektøren ansettes av havnestyret.

Havnestyret fastsetter havnedirektørens lønn og øvrige arbeidsvilkår. Stillingen skal være en heltidsstilling, med mindre havnestyret bestemmer noe annet. Havnedirektøren kan ikke ha andre stillinger ved siden av stillingen som havnedirektør, med mindre havnestyret bestemmer noe annet.

Havnedirektøren kan ikke være medlem av havnestyret.

Havnedirektøren har det overordnede ansvar for alle forhold ved foretakets virksomhet som ikke ligger under havnestyret.

Havnedirektøren er direkte underlagt havnestyret, og skal følge de generelle direktiver som havnestyret gir, så vel som direktiver i enkeltsaker.

Havnedirektøren skal holde havnestyret orientert om forhold som havnestyret må kjenne til for å kunne fylle sin styrefunksjon i foretaket.

§ 11 Daglig leder – oppgaver, myndighetsområde og forhold til kommunens ledelse

Havnedirektøren innehar all den offentligrettslige myndighet og privatrettslige bestemmelsesrett i foretaket som ikke ligger til havnestyret.

Havnedirektøren har ansvaret for foretakets daglige ledelse og drift.

Den daglige ledelsen omfatter ikke saker som etter foretakets forhold er av uvanlig art eller av stor betydning. Slike saker kan daglig leder bare avgjøre om havnestyret i det enkelte tilfelle har gitt vedkommende myndighet til det eller havnestyrets beslutning ikke kan avvendes uten vesentlig ulempe for foretaket eller for kommunen som helhet. Havnestyret skal i så fall snarest mulig underrettes om saken.

Innenfor de organisatoriske rammer som havnestyret har fastsatt, skal havnedirektøren påse at driften skjer i samsvar med vedtektenes § 8 annet ledd. Havnedirektøren kan gi nærmere bestemmelser om foretakets organisasjon innenfor de rammer som havnestyret har fastsatt i medhold av vedtektenes § 8 tredje ledd.

Havnedirektøren kan gi ordrer direkte til enhver ansatt i foretaket.

Havnedirektøren skal påse at de beslutninger og handlinger som treffes som ledd i utøvelsen av foretakets offentligrettslige oppgaver og dets utøvelse av offentlig myndighet skjer i samsvar med de forvaltningsrettslige regler som regulerer vedkommende beslutning og handling.

Kommunens administrasjonssjef har innenfor havnestyrets saklige område ikke instruksjonsmyndighet overfor havnedirektøren eller omgjøringsmyndighet overfor dennes beslutninger.

Vedtektenes § 9 tredje ledd gjelder tilsvarende for havnedirektøren.

§ 12 Øvrig administrasjon og organisasjon – forholdet til daglig leder, styret og kommunens ledelse

Foretaket skal organiseres slik at det til hver stilling ligger en stillingsinstruks. Det skal av stillingsinstruksen fremgå hvilke oppgaver som ligger til stillingen og hvilke stillingers innehavere som er vedkommendes direkte henholdsvis foresatte og undergitte.

Enhver ansatt i foretaket har rett til å henvende seg direkte til havnedirektøren, uten å gå tjenestevei, dersom slik direkte henvendelse er nødvendig av hensyn det forhold henvendelsen gjelder. Det samme gjelder i særlige tilfeller også henvendelse direkte til havnestyret. Slik henvendelse skal fortrinnsvis gjøres til havnestyrets leder. Direkte henvendelse til havnedirektøren eller havnestyret etter dette ledd skal straks skriffestes eller på annen måte gjøres beviselig av den som mottar henvendelsen.

Havnedirektøren kan gi ordrer direkte til enhver ansatt i foretaket.

§ 13 Personalforhold – lønns- og arbeidsforhold

Havnedirektøren ivaretar foretakets interesser under lokale forhandlinger med de ansatte. Tilsvarende ivaretar havnestyrets leder foretakets interesser ifm. forhandling om arbeidsavtale med havnedirektør.

Havnestyret vedtar alle forhandlingsresultater fra lokale forhandlinger samt eventuelle andre tariffmessige tilpasninger der de budsjettmessige konsekvenser ligger utenfor det som er delegert til havnedirektør.

§ 14 Foretakets representasjon

Foretaket representeres av havnestyret, som forplikter foretaket innenfor foretakets formål.

Foretakets firma tegnes av havnestyrets leder eller nestleder og havnedirektøren i fellesskap.

Havnedirektøren representerer foretaket innenfor det saksområde som hører under den daglige drift og ledelse i henhold til § 11. Havnedirektøren kan delegere representasjonsadgangen til ansatte i foretaket for så vidt gjelder forhold som saklig hører under vedkommendes stilling.

For øvrig gjelder avtalelovens vanlige regler om stillingsfullmakt.

Ved overskridelse av representasjonsretten etter andre til og med fjerde ledd gjelder de vanlige kontraktsrettslige og forvaltningsrettslige regler.

§ 15 Økonomiforvaltning – havnekapitalen

Med havnekapital menes den formuesmasse som er angitt i HFL § 47 første ledd, jf. tredje ledd.

Havnekapitalen skal holdes adskilt fra annen kapital, så vel i foretaket som i kommunen for øvrig, jf. HFL § 47 annet ledd.

Havnekapitalen kan kun benyttes til havneformål, jf. HFL § 47 tredje ledd, § 48 og § 49 første ledd.

Innenfor de rammer kommunestyret fastsetter i kommunens økonomiplan og budsjett, bestemmer havnestyret hvordan havnekapitalen skal forvaltes.

§ 16 Økonomiforvaltning – omdisponeringer av havnekapitalen

Havnekapitalen kan søkes omdisponert til andre formål enn havneformål i henhold til HFL § 48 tredje ledd og § 50.

Søknad om slik omdisponering kan besluttes av kommunestyret. Før kommunestyret treffer vedtak, skal havnestyrets syn på spørsmålet innhentes og vedlegges til kommunestyret.

§ 17 Økonomiforvaltning – økonomiplan, budsjett, regnskap og revisjon

Havnestyret skal sørge for at det utarbeides forslag til økonomiplan og budsjett innenfor foretakets saklige område, som grunnlag for det vedtak kommunestyret skal fatte som ledd i kommunens økonomiplan og budsjett i henhold kommuneloven kapittel 8. Forslaget skal følge forskrift om særbudsjett, særregnskap og årsberetning for kommunale og fylkeskommunale foretak av 24. august 2006 nr. 1033 kapittel 2.

Havnedirektøren sørger for at foretaket fører regnskap i henhold til forskrift om særbudsjett, særregnskap og årsberetning for kommunale og fylkeskommunale foretak av 24. august 2006 nr. 1033 kapittel 3. Årsregnskap, årsbudsjett og årsberetning føres etter regnskapslovens bestemmelser med de tilpasninger som er angitt i forskriftens § 19. Den delen av foretakets formuesmasse som regnes som havnekapital, jf. vedtektenes § 15, skal holdes regnskapsmessig adskilt i henhold til HFL § 47 annet ledd.

§ 18 Økonomiforvaltning – gjeldsansvar og låneopptak

Opptak av lån ved foretaket kan besluttes av havnestyret etter samtykke fra kommunestyret og innenfor den ramme kommunestyret har fastsatt i økonomiplan og budsjett.

§ 19 Økonomiforvaltning – anløpsavgift

Kommunestyret skal ved forskrift fastsette anløpsavgift i medhold av HFL § 25. Havnestyret skal fremlegge for kommunestyret forslag til slik forskrift. Forslaget skal ta hensyn til det som departementet måtte bestemme i medhold av HFL § 25 annet ledd.

Avgiften skal tilpasses det som er nødvendig for å dekke foretakets kostnader ved utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i HFL med forskrifter og kostnader til å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde. Det kan i rimelig grad legges opp fonds til dekning av fremtidige utgifter til samme.

Foretaket skal forvalte forskriften om anløpsavgift, og skal herunder sørge for innkreving av avgiften.

§ 20 Myndighetsutøvelse m.v. i havn

Havnestyret skal utarbeide forslag til ordensforskrift for havneområder i kommunen i medhold av HFL § 42 første ledd. Forlaget skal fremlegges for kommunestyret, som skal treffe vedtak om slik forskrift. Forskriften forvaltes av foretaket.

Foretaket skal føre tilsyn i havnen i medhold av HFL § 40 tredje ledd. Dette gjelder også foretakets egne havneanlegg.

Foretaket skal påse at de tiltak som krever tillatelse etter HFL § 27 behandles etter lovens ordning, og ikke iverksettes uten tillatelse eller drives i strid med tillatelse.

Foretaket skal treffe de forvaltningsvedtak som nødvendige i medhold av HFL §§ 57 til 61.

Dersom foretaket avdekker straffbare forhold knyttet til virksomheten i havnen, skal foretaket i nødvendig eller lovpålagt utstrekning anmelde forholdet til politiet.

§ 21 Myndighetsutøvelse m.v. i kommunens sjøområde

Havnestyret skal utarbeide forslag til ordensforskrift for kommunens sjøområde i medhold av HFL § 14. Forlaget skal fremlegges for kommunestyret, som skal treffe vedtak om slik forskrift. Forskriften forvaltes av foretaket.

Foretaket skal føre tilsyn i kommunens sjøområde i medhold av HFL § 15 og treffe nødvendige tiltak for at ikke ferdselen i kommunens sjøområde hindres eller vanskeliggjøres.

Foretaket skal påse at de tiltak som krever tillatelse etter HFL § 27 behandles etter lovens ordning, og ikke iverksettes uten tillatelse eller drives i strid med tillatelse.

Foretaket skal treffe de forvaltningsvedtak som nødvendige i medhold av HFL §§ 57 til 61.

Dersom foretaket avdekker straffbare forhold knyttet til virksomhet og aktivitet i kommunens sjøområde, skal foretaket i nødvendig eller lovpålagt utstrekning anmelde forholdet til politiet.

§ 22 Forholdet til staten – oppgaver i havn

Foretakets myndighetsutøvelse skal avgrenses mot de oppgaver som ivaretas av staten i medhold av HFL § 7 og øvrige bestemmelser i loven og tilhørende forskrifter og enkeltvedtak, herunder statens ansvar for hovedleder og bileder.

Foretaket skal i nødvendig utstrekning koordinere sin virksomhet med Kystverket, Klima- og forurensningsdirektoratet og andre statlige etater som har forvaltnings-oppgaver havnen.

Foretaket kan søke bistand hos, og kjøpe tjenester av, Kystverket for ivaretagelse av foretakets oppgaver i henhold til vedtektenes § 4 tredje og fjerde ledd. I slike tilfeller forblir likevel foretaket ansvarlig som myndighetsorgan for de handlinger og beslutninger som foretas.

§ 23 Forholdet til staten – oppgaver i kommunens sjøområde

Foretakets myndighetsutøvelse skal avgrenses mot de oppgaver som ivaretas av staten i medhold av HFL § 7 og øvrige bestemmelser i loven og tilhørende forskrifter og enkeltvedtak, herunder statens ansvar for hovedleder, bileder og andre statlige farleder.

Foretaket skal i nødvendig utstrekning koordinere sin virksomhet med Kystverket, Klima- og forurensningsdirektoratet og andre statlige etater som har forvaltningsoppgaver farvannet.

Foretaket kan søke bistand hos, og kjøpe tjenester av, Kystverket for ivaretagelse av foretakets oppgaver i henhold til vedtektenes § 4 tredje og fjerde ledd. I slike tilfeller forblir likevel foretaket ansvarlig som myndighetsorgan for de handlinger og beslutninger som foretas.

§ 24 Delegasjon av oppgaver til private

Foretaket kan ved sin utførelse av myndighetsoppgaver overlate nærmere bestemte gjøremål knyttet til tilsyn, avgiftsinnkreving m.v. til private. Foretaket skal i slike tilfeller til enhver tid ha kontroll med den private utførelse av oppgavene, og alle enkeltvedtak skal fattes av foretaket selv.

Ved foretakets forretningsmessige havnevirksomhet gjelder vanlige privatrettslige regler.

Leser du dokumentet elektronisk?

For PC, android nettbrett eller Mac

Dette er et PDF-dokument, som er lagt til rette for Adobe Acrobat Reader. Adobe Acrobat Reader gir pålitelig visning av PDF, og kan lastes ned gratis.

Skal du finne noe raskt?

Du kan se innholdsfortegnelsen til venstre på skjermen hvis du velger dette ikonet, som du kan klikke på til venstre i skjermen.

Klikk på ønsket kapittel for å komme direkte dit i dokumentet.



Du kan også søke etter ord i teksten. Tast Ctrl+F på PC, eller Cmd+F på Mac, og skriv inn ønsket ord i søkefeltet som dukker opp.

Les på iPad?

På iPad kan du lese dokumentet i iBooks.

Last ned rapporten fra e-posten, og åpne den i iBooks.



Importer med iBooks

- Klikk på ikonet
- Dokumentet legges i biblioteket

Her kan du bla gjennom rapporten side for side, eller du kan hoppe til ønsket side ved å bruke sidevisning. Sidevisning velger du fra toppen av skjermen (feltet til venstre i ikonet). Det er også mulig å navigere fra innholdsfortegnelsen – det velger du også fra toppen av skjermen (feltet i midten av ikonet).



[Klikk her for å gå tilbake til forsiden.](#)