



Innst. S. nr. 193

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:33 (2006-2007)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud, Tord Lien og Arne Sortevik om fjerning av kvikksølv i vrak etter ubåt U864

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om at saken om behandling av ubåten ved Fedje og fjerning av kvikksølvlasten straks forelegges Stortinget til behandling."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Hellesland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte brev med svar på spørsmål datert 5. mars 2007, 19. mars 2007, 19. april 2007 og 27. april 2007 fra Fiskeri- og kystdepartementet v/ statsråden i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen har bestemt at hevingsforslagene som har kommet opp etter Regjeringens beslutning, skal få samme grundige

vurdering som det de allerede utredete alternativene har fått.

Flertallet legger til grunn at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med saken på egnet måte, og på det tidspunkt som Regjeringen anser forsvarlig i forhold til de nødvendige nye vurderingene. Forslagsstillerens forslag om å fremlegge en slik sak straks, bør derfor ikke imøtekommes. Flertallet foreslår derfor at forslaget avvises.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at representantforslaget ble fremmet i midten av januar 2007. Disse medlemmer vil peke på at på det tidspunktet hadde statsråden signalisert at Regjeringen sannsynligvis ville legge Kystverkets innstilling til grunn når den bestemte seg for hva som skulle skje med miljøtrusselen U-864 utenfor Fedje. Forslagsstillerne viste til de mange ulike miljøer som pekte på at saken var for dårlig opplyst, og ba om at Stortinget fikk saken til behandling.

Disse medlemmer viser videre til at fungerende fiskeri- og kystminister Dag Terje Andersen 13. februar 2007 sluttet seg til Kystverkets konklusjoner om ikke å heve, men å tildekke vraket av U-864 med store mengder olivinsand. Disse medlemmer har også merket seg at statsråden uttalte til flere medier at det ikke skulle stå på penger, og at økonomi derfor ikke var et avgjørende beslutningskriterium.

Disse medlemmer har gjennom en grundig behandling og to omfattende høringer, 6. mars 2007 og 16. april 2007, derfor i realiteten behandlet saken i tråd med forslagsstillerens ønske. Disse medlemmer viser til at hele 23 instanser har deltatt på høringene, som også var omfattet av stor interesse fra presse og publikum. Disse medlemmer har i høringene og ellers fått innspill fra miljøorganisasjoner, lokalbefolkning, fiskerinæring, forvaltning og mange ulike kompetansmiljøer. I forbindelse med høringene har komi-

teen fått seg forelagt materiale med ny og vesentlig informasjon.

Disse medlemmer har merket seg at dette omfattende materialet, og det sterke presset for en ny gjennomgang av beslutningsgrunnlaget i saken, engasjerte bredt og medførte et vesentlig forsterket krav om at Regjeringen vurderte sin beslutning på nytt.

Disse medlemmer registrerer at krav om dette også har kommet fra så vel fylkesårsmøter som landsmøter i ulike politiske partier.

Disse medlemmer har merket seg at det mangelfulle beslutningsgrunnlaget knyttet til alternative hevingsalternativ, og den store risiko for at norsk sjømat skulle lide omdømmetap på verdensmarkedet, har vært særlig understreket.

Disse medlemmer anerkjenner derfor at Regjeringen vil se på saken på nytt før endelig vedtak fattes. Disse medlemmer forutsetter at den nye gjennomgangen omfatter en åpen anbudsrunde på ulike hevingsalternativer, hvor en bred konsekvensutredning og risikovurdering knyttet til det enkelte hevingsalternativ blir sentrale elementer.

Disse medlemmer legger videre til grunn at den nye gjennomgangen inneholder grundige vurderinger av kjemiske, metallurgiske og biologiske prosesser og konsekvenser som svar på de mange faglige innspill som er kommet i saken. Disse medlemmer viser i denne sammenheng spesielt til rapporten av april 2007 fra Kjemisk institutt ved Universitet i Bergen, "Vurdering av potensielle miljø- og helseskader ved lekkasje av kvikksølv fra ubåtvraket på Fedje".

Disse medlemmer vil dessuten vise til de mange uttalelsene og innspill fra forsvars- og våpenteknikk ekspertise. Disse medlemmer mener at disse har bekreftet at denne saken må vurderes i et langt tidsperspektiv. Disse medlemmer vil i denne sammenheng spesielt vise til rapport fra Det Norske Veritas nr. 2006/1964, side 9, tabell 8; "Det eneste tiltak som på lang sikt har lav risiko, er heving. Tildekking har derimot høy risiko på lang sikt."

Disse medlemmer ønsker derfor også en vurdering av de langsiktige konsekvensene, herunder scenaribeskrivelse av følgene av presset fra vekten av tildekkingsmaterialet, etter hvert med sammenpressing av skroget, hull på trykktanker, og påvirkningen på de mange tonn med sprengstoffet TNT.

Disse medlemmer er heller ikke tilfreds med den langsiktige vurderingen av konsekvensene av et jordskjelv eller et terroranslag.

Disse medlemmer har for øvrig merket seg omtalen av tildekking av vrak og forurenset havbunn i Kystdirektoratets rapport "Anbefaling om sluttiltak ved vraket av U-864" der det heter på side 3:

"Internasjonalt er det gjennomført ca. 30 større tildekkingsprosjekter av kvikksølvforurensete masser de siste 20 årene. Det finnes ingen indikasjoner på at tiltakene har vært mislykket. Tildekkinger ansett å være et permanent miljøtiltak."

Disse medlemmer peker på at kystdirektøren på høringen 16. april 2007 på spørsmål bekreftet at det

ikke er gjennomført noen tilsvarende internasjonalt med tildekking av en så stor mengde kvikksølv i konsentrert form og på et så lite område som det her er snakk om.

Disse medlemmer viser til at eksport av fisk og fiskeprodukter er Norges nest største eksportnæring. Disse medlemmer presiserer at hensynet til Norge som voksende sjømatprodusent og eksportør i et internasjonalt marked som etterspør miljøkrav, renhet og ettersporbarhet i stadig større grad, tilsier at man legger et langt tidsperspektiv til grunn.

Disse medlemmer viser til at kystdirektøren på høringen den 16. april 2007 svarte negativt på spørsmålet om omdømmerisiko for norsk sjømat var en del av beslutningsgrunnlaget for deres vedtak.

Disse medlemmer er overrasket over dette fordi Norge som en høyt profilert miljønasjon og produsent av sjømat, etter disse medlemmers mening ikke kan fatte en beslutning om løsning uten at en omdømmerisikoanalyse inngår som en del av beslutningsgrunnlaget. Disse medlemmer viser til de potensielt katastrofale følger det kan få for norsk sjømatproduksjon dersom kvaliteten trekkes i tvil i det internasjonale markedet.

Disse medlemmer mener også at Norges aktive rolle og holdning til utslippene fra Sellafieldanlegget i Irskesjøen tilsier at vi som nasjon gjør alt som står i vår makt for å eliminere miljø- og helsefarlig matrisiko i våre egne farvann.

Disse medlemmer finner det oppsiktsvekkende at Kystverket opprinnelig innbød tre aktører til å komme med forslag til hevingsalternativ for å kunne vurdere flere løsninger, men at kun ett av disse ble vurdert.

Disse medlemmer er i ettertid gjort kjent med flere mulige metoder for heving og/eller uthenting av kvikksølvbeholderne. Disse medlemmer merket seg spesielt løsningen som Eide Marine AS presenterte i høringen 6. mars 2007, og ber derfor om at dette selskapet er blant dem som inviteres til å komme med forslag til heving.

Disse medlemmer forutsetter at løsningsforslag for heving, presentert av Smit Salvage på høringen 16. april 2007, blir vurdert.

Disse medlemmer forutsetter også at Switzer Wijsmuller, som ifølge opplysninger fra Fiskeri- og kystdepartementet tidligere har opplyst at de ikke hadde kapasitet før sommeren 2008, inviteres til å komme med forslag. Disse medlemmer forutsetter også at andre store internasjonale operatører innenfor bergingsmiljøet blir invitert til å komme med forslag.

Disse medlemmer peker også på at uthenting/heving av kvikksølvbeholderne kan være en del av en samlet løsning. Disse medlemmer viser til at det i høringen 16. april 2007 kom klart frem at dykkeroperasjoner på havdyp ned til 180 m i dag regnes som uproblematisk. Disse medlemmer legger derfor også til grunn at uthenting/heving av kvikksølvbeholderne også vurderes spesielt.

Disse medlemmer registrerte på høringen 16. april 2007 Kystverkets relativt steile holdning og tilbakevisning av alle andre innspill som måtte være i strid med deres egen anbefaling.

Disse medlemmer mener at en slik markering av egen avgjørelse og anbefaling til departementet tilsier at forvaltningspraksis om å la en uavhengig instans behandle saken videre, bør legges til grunn også i denne saken.

Disse medlemmer mener derfor at en ny utredning av hevingsalternativet og øvrige konsekvenser, slik det er beskrevet ovenfor, bør administreres av en uavhengig instans.

Disse medlemmer ber om at saken deretter behandles direkte i departementet, som så legger saken frem for Stortinget.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede og etablere et bedre beslutningsgrunnlag for håndteringen av miljøtrusselen fra U-864, utenfor Fedje i Hordaland."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at beslutningsgrunnlaget for håndteringen av miljøtrusselen fra U-864, utenfor Fedje i Hordaland, inneholder en bred konsekvens- og risikoanalyse av problemstillingene som er reist av de impliserte fagmiljøer og omtalt i innstillingen."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at utredningen for håndteringen av miljøtrusselen fra U-864, utenfor Fedje i Hordaland, inneholder ulike alternative hevingsmetoder og konsekvensene av disse, og egne risikoanalyser for hvert enkelt hevingsalternativ."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at konklusjonen fra utredningen for håndteringen av miljøtrusselen fra U-864, utenfor Fedje i Hordaland, legges fram for Stortinget i egen sak som også omtaler administrative og økonomiske konsekvenser."

Disse medlemmer viser videre til svar fra Fiskeri- og kystdepartementet på komiteens spørsmål nr. 14 som omhandler godkjenning fra statlig tilsynsmyndighet (Statens forurensningstilsyn) på tiltak knyttet til U-864.

Disse medlemmer legger til grunn at godkjenning fra Statens forurensningstilsyn bør innhentes i denne og andre saker også når et statlig departement er tiltakshaver.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest sørge for avklaring av Statens forurensningstilsyns rolle når det gjelder tiltak mot forurensning i regi av ulike departement og orientere Stortinget om dette på egnet måte."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at Fremskrittspartiet så lenge saken har vært kjent, har pekt på at fjerning av kvikk-

sølvlasten er den beste løsningen og bør derfor gjennomføres.

Disse medlemmer har videre merket seg at Fiskeri- og kystdepartementet i sitt svar på spørsmål nr. 19 fra komiteen, gitt i brev datert 27. april 2007, fastholder at Kystverket skal forestå ny utredning av hevingsalternativet. Disse medlemmer peker på at de nye opplysningene som er kommet frem om saken gjennom to høringer i komiteen, også bringer frem betydelig tvil om Kystverkets behandling av hevingsalternativet. Disse medlemmer ønsker en bred og åpen vurdering av alternativ heving av ubåt kombinert med fjerning av kvikksølv og alternativ fjerning av kvikksølv. Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at saken bør overføres til et annet departement, og peker på Miljøverndepartementet som naturlig og riktig i denne saken.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen overføre saken om heving av U-864 og fjerning av kvikksølv i havet ved Fedje i Hordaland, fra Fiskeri- og kystdepartementet til Miljøverndepartementet."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen utrede og etablere et bedre beslutningsgrunnlag for håndteringen av miljøtrusselen fra U-864, utenfor Fedje i Hordaland.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen sørge for at beslutningsgrunnlaget for håndteringen av miljøtrusselen fra U-864, utenfor Fedje i Hordaland, inneholder en bred konsekvens- og risikoanalyse av problemstillingene som er reist av de impliserte fagmiljøer og omtalt i innstillingen."

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen sørge for at utredningen for håndteringen av miljøtrusselen fra U-864, utenfor Fedje i Hordaland, inneholder ulike alternative hevingsmetoder og konsekvensene av disse, og egne risikoanalyser for hvert enkelt hevingsalternativ."

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen sørge for at konklusjonen fra utredningen for håndteringen av miljøtrusselen fra U-864, utenfor Fedje i Hordaland, legges fram for Stortinget i egen sak som også omtaler administrative og økonomiske konsekvenser.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen snarest sørge for avklaring av Statens forurensningstilsyns rolle når det gjelder tiltak mot forurensning i regi av ulike departement og orientere Stortinget om dette på egnet måte.

Forslag fra Fremskrittspartiet:*Forslag 6*

Stortinget ber Regjeringen overføre saken om heving av U-864 og fjerning av kvikksølv i havet ved Fedje i Hordaland, fra Fiskeri- og kystdepartementet til Miljøverndepartementet.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding blir fremmet av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:33 (2006-2007) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud, Tord Lien og Arne Sortevik om fjerning av kvikksølv i vrak etter ubåt U864 - avvises.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 9. mai 2007

Per Sandberg
leder

Øyvind Halleraker
ordfører

Vedlegg 1**Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 5. mars 2007****Dokument nr. 8:33 (2006-2007) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud, Tord Lien og Arne Sortevik om fjerning av kvikksølv i vrak etter ubåt U-864**

Det vises til Transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 1. februar 2007 hvor det i anledning av Dokument nr. 8:33 (2006-2007) bes om uttale fra Fiskeri- og kystdepartementet.

I Dokument nr. 8:33 (2006-2007) fremmer stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud, Tord Lien og Arne Sortevik følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om at saken om behandling av ubåten ved Fedje og fjerning av kvikksølvlasten straks forelegges Stortinget for behandling."

Det vises videre til komiteens to brev av 19. februar 2007 med spørsmål i anledning saken.

I pressemelding fra Fiskeri- og kystdepartementet den 13. februar 2007 ble det informert om at jeg, etter at saken har vært drøftet i Regjeringen, har besluttet at ubåtvraket og de forurensede områdene rundt dette skal dekkes til. En tildekking skal isolere kvikksølvet fra de marine omgivelsene og dermed eliminere forurensingsfaren. Årlige etterkontroller skal sikre at tildekningen verner miljøet på lang sikt.

Jeg vil understreke at jeg i denne saken har lagt avgjørende vekt på at det tiltaket vi iverksetter skal være det beste for miljøet både på kort og på lang sikt. Kvikksølvet må isoleres permanent for å hindre opptak i marine organismer, skalldyr og fisk. Kystverkets anbefaling, basert på vurderinger fra nasjonal og internasjonal ekspertise, om at både vraket og forurensede sedimenter bør dekkes til er derfor lagt til grunn. I tildekningen skal det først brukes ren olivinsand som har god evne til å binde kvikksølv. Over dette skal det brukes masser som beskytter mot erosjon. Tildekkingsarbeidene skal lyses ut på anbud og dersom det er praktisk mulig tas det sikte på at arbeidet starter allerede til sommeren.

Kystverket har i sin rapport til Fiskeri- og kystdepartementet vurdert flere alternativer for å eliminere forurensningen fra vraket. Kystverkets vurderinger og anbefaling er basert på fysiske undersøkelser av selve vraket og området rundt dette i 2005 og 2006, samt vurderinger innhentet fra en rekke norske og internasjonale fagmiljøer. Det norske Veritas har gjort en uavhengig risikovurdering av alternative måter for å håndtere vraket. Risikovurderingen tilsier at den samlede miljørisikoen er betydelig lavere ved en tildekking enn ved en heving.

En heving innebærer stor fare for spredning av kvikksølvforurensning til helt nye områder. Områder som i dag er rene. Ukontrollert spredning av kvikksølv ved heving kan skje på to måter. For det første kan ødelagte kvikksølvbeholdere/løst kvikksølv i vraket lekke

ut ved selve hevingsoperasjonen og den forflytting av vraket til skjermet farvann som er nødvendig for å kunne heve vraket. For det andre vil det under en heving være stor fare for en ukontrollert spredning av de allerede forurensede sedimentene til helt nye områder. Et annet aspekt er mulige uhell ved fjerning av ammunisjon fra vraket, noe som kan få meget store negative konsekvenser.

Årlige etterkontroller og prøvetaking med analyser av sediment og fisk i området, vil sikre at tildekkingen er effektiv - også på sikt.

Når det gjelder de spørsmålene i komiteens to brev av 19. februar 2007 kan jeg opplyse følgende:

Spørsmål 1, i)

"Det bes om å få oversendt Kystverkets rapport der ulike løsninger vedrørende behandling av ubåtvraket og behandling av kvikksølv vurderes. Det bes om å få oppgitt kostnadsanslagene ved de ulike metodene."

Svar:

Kopi av Kystverkets rapport er vedlagt. Denne rapporten med vedlegg er også åpen og tilgjengelig på www.kystverket.no (under rubrikken Aktuelt, U-864). Her ligger rapporter både fra 2005 og 2006, som danner grunnlag for Kystverkets anbefaling.

Når det gjelder kostnadsanslagene ved de ulike metodene, er disse av hensyn til gjennomføringen av en reell anbudskonkurranse ikke omtalt i de rapporter som er gjort offentlig tilgjengelige. Jeg vil komme tilbake til Stortinget med kostnadene så snart anbudskonkurransen er gjennomført.

Spørsmål 1, ii)

"Det bes om å få oppgitt hvilke norske og utenlandske leverandører som er kontaktet når det gjelder heving av ubåtvraket og kvikksølv, og om hvordan disse løsningene er vurdert."

Svar:

Kystverket har opplyst at det ble bedt om tilbud på en mulighetsstudie for heving fra 3 ulike leverandører:

Eide Marine Services

Kystverket opplyser at de har et mangeårig samarbeid med Eide Marine Services. Samarbeidet har vært knyttet til skips- og vrakhåndtering etter ulykker, senest i forbindelse med heving av forskipet til "Server", men også i forbindelse med snuoperasjonen av "Rocknes" i 2004 i tillegg til en rekke andre operasjoner.

Eide Marine ble 7. juli 2006 tilskrevet pr. e-post og forspurt som en av tre store leverandører, om de kunne gjennomføre en mulighetsstudie og risikoanalyse av ulike hevingsalternativer. Eide Marine svarte ikke på

denne henvendelsen. Selskapet ble da kontaktet per telefon og forespurt om det samme. Da Kystverket aldri mottok svar på denne henvendelsen ble det lagt til grunn at Eide Marine ikke hadde kapasitet eller interesse for oppdraget.

I slutten av oktober 2006 tok så Eide Marine kontakt med Kystverket og ytret ønske om å presentere en løsning for heving av U-864. Det hadde på dette tidspunktet vært kjent i ett år at anbefalingen om endelig tiltak skulle leveres Fiskeri- og kystdepartementet i desember 2006. Kystverket inviterte da Eide Marine til et møte 8. november 2006, der en metode for heving med en grabb ble presentert. Det ble lagt frem en skisse (tegning) av løsningen. Det ble ikke fremvist animasjonsfilm av metoden.

Kystverket har opplyst at de har flere tekniske betenkeligheter i forhold til Eide Marines metode:

- Grabben veier (i følge Eide Marine) 1000 tonn. Beregninger gjort av Norges Geologiske Institutt (NGI) viser at havbunnen rundt U-864 er svært ustabile. Bare det å sette ned grabben for å løfte vraket kan utløse et ras.
- Det er fjell i forkant av forskipet og i akterkant av akterskipet. Eide Marine opplyste til Kystverket at grabben ikke kan skjære gjennom fjell. Dermed er det fare for at man ikke vil klare å komme under vraket.
- Metoden er ny og dermed ikke utprøvd for berging av skip og vrak.
- Kystverket ønsker ikke å eksperimentere med en prototype og hittil uprøvd teknologi i forbindelse med U- 864.

Switzer Wijsmüller

Det ble avholdt et møte i Horten der det nederlandske Switzer Wijsmüller ble informert om oppdraget. Switzer Wijsmüller tok senere kontakt og informerte om at de ikke hadde kapasitet til å ta et slikt oppdrag sommer/høst 2006.

SMIT Salvage BV

Det nederlandske selskapet SMIT Salvage BV ble valgt av Kystverket til leverandør av en mulighetsstudie.

SMIT Salvage er verdensledende innen hevingsoperasjoner og skipsbergning, med en markedsandel på over 50 %. SMIT vurderte i sitt arbeid med U-864 flere forskjellige metoder for heving. I forbindelse med utarbeidelsen av rapporten har Kystverket hatt flere møter med SMIT. Som det framgår i Kystverkets rapport kap. 5.4 har SMIT beskrevet en mulig løsning for heving av U-864.

Kystverkets vurdering av en heving som foreslått av SMIT framgår i kap. 7.4 i vedlagte kopi av Kystverkets rapport til Fiskeri- og kystdepartementet. Som det framgår der anser Kystverket at det er en rekke usikkerhetsmomenter knyttet til en slik heving. Kystverket har også benyttet Det norske Veritas (DnV) for å gjøre en uavhengig vurdering av risiko knyttet til en heving av vraket med kvikksølvlasten. Risikoanalysen gir en klar

indikasjon på at heving av vraket har størst miljørisiko på kort sikt.

Spørsmål 1, iii)

"Det bes om å få oppgitt hvilken norsk/internasjonal ekspertise som har gitt Kystverket/Fiskeri- og kystdepartementet faglige vurderinger om hhv. heving og om tildekking av kvikksølv; særlig vedr. mulige langtidsvirkninger av tildekning på havbunnen som valgt metode."

Svar:

Når det gjelder faglige vurdering av heving viser jeg til svaret ovenfor til spørsmål 1, ii).

Når det gjelder faglige vurderinger av tildekking har Norsk institutt for vannforskning (NIVA), det nederlandske entreprenørselskapet Van Oord og Det norske Veritas (DNV), i stor grad har levert underlaget og vurderingene. Faglig sett har NIVA også trukket på nasjonal og internasjonal ekspertise, spesielt fra USA. Norges Geologiske Institutt (NGI) har vurdert havbunnen og sammen med DnV vurdert omfanget og utformingen av en tildekking. DnV har gjort en risikoanalyse av heving og ulike metoder for tildekking.

Rapportene fra fagmiljøene er tilgjengelig på www.kystverket.no, under rubrikken Aktuelt, U-864.

Spørsmål 1, iv)

"Det bes om å få oppgitt hvordan de mulige negative omdømmevirkninger av tildekkingsmetoden på Norges anseelse som fiskerinasjon og i forhold til nabostater rundt Nordsjøen er vurdert."

Dette hensynet har vært med i min vurdering av saken. Forurensningen av sjømat er et moment som taler for at det iverksettes tiltak, og at iverksetningen ikke utsettes uten at det er god grunn for det. Jeg anser det som avgjørende å velge det tiltaket som etter en faglig vurdering er det beste for miljøet samlet sett. Kystverkets anbefaling er klar i så måte. En tildekking vil på en varig måte isolere kvikksølvet og de forurensete sedimentene fra det marine miljøet, mens en heving innebærer for stor risiko for å gjøre forholdene verre. Som nevnt ovenfor er det internasjonalt gjennomført en rekke tildekkinger av kvikksølvforurenset sjøbunn. Overvåkingsprogrammet iverksettes nettopp for å sikre oss at tildekkingen har den ønskede effekten.

Spørsmål 2, i)

"Dersom man dekker til U-864 slik som beskrevet i rapporten, endres omgivelsene fra et basisk og oksygen rikt miljø, til et surt og oksygenfattig miljø.

- Vil ikke korrosjonen og tæringen av stålet i båten og kvikksølvflaskene akselerere i et surere miljø?
- Vil ikke denne endringen innen få år medvirke til at kvikksølv vil være ute av flaskene?
- Hvis dette skulle skje og kvikksølv sprer seg rundt i sedimentene, vil det ikke relativt for lekke ut i de frie vannmassene?

Svar:

Det er foretatt vurderinger som kan tyde på at korrosjonshastigheten kan øke. Dette endrer imidlertid ikke på det forhold at en tildekking anses å være det beste tiltaket og et evigvarende tiltak. De fagmiljøer som Kystverket har benyttet er klar over og har lagt til grunn at alt kvikksølv som måtte være igjen på flasker i eller rundt vrakdelene før eller siden vil lekke ut i havbunnen/olivinlaget. Dette vil imidlertid skje under tildekkingen, som Kystverket anser at må være minimum 50 cm. tykk (pluss 20 armeringslag over dette igjen) og som ved vrakdelen vil være betydelig tykkere (opptil omkring 12 meter). Tildekking med olivinsand skal binde opp og innkapsle kvikksølv slik at det øvre sjiktet av havbunnen, som er i kontakt med sjøen uansett er rent. Dermed vil kvikksølv forbli utilgjengelig for det marine miljøet.

Spørsmål 2, ii)

"Det er relativt kraftige strømmer i området der ubåten ligger, derfor vil også vannet i sedimentene over ubåten, bli skiftet ut. På den måten kommer kvikksølv ut i havet.

- Hvis ovennevnte skulle skje, er det ikke da for sent å fjerne resten av kvikksølv, i alle fall på en forsvarlig og rimelig måte?"

Svar:

Jeg vil i denne sammenheng minne om at den forurensete havbunnen ved vraket uansett må dekkes til. Med dagens kunnskap gir den valgte metode, etter Kystverkets vurdering og med støtte i fagmiljøene nevnt ovenfor, det beste resultat med hensyn på miljørisiko - både nå og i fremtiden - også for selve vraket med lasten. Hensikten med tildekking er at det skal være et permanent og evigvarende tiltak både i forhold til forurenset havbunn og lasten i vraket. Dette vil være bestemmende for utformingen og dimensjoneringen av tildekkingen. Tildekkingen skal derfor også utformes og dimensjoneres slik at den stabiliserer havbunnen og hindrer utrasing.

Tildekkingen vil binde opp og innkapsle kvikksølv slik at det øvre sjiktet av havbunnen, som er i kontakt med sjøen er rent. Dermed vil kvikksølv forbli utilgjengelig for det marine miljøet. Etterkontroll og årlig prøvetaking med analyser av sedimenter i området, vil sikre at tildekkingen er effektiv.

Vedlegg 2

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 5. mars 2007

Dokument nr. 8:33 (2006 – 2007) Representantforslag vedrørende fjerning av kvikksølv i vrak etter ubåt U-864

Det vises til Transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 5. mars 2007 hvor det i anledning av Dokument nr. 8:33 (2006-2007) ble oversendt følgende nye spørsmål:

I Dokument nr. 8:33 (2006-2007) fremmes følgende representantforslag.

1. *Det vises til Kystverkets utredning av ulike alternativer for sikring av ubåtvraket U 864 utenfor Fedje. Kostnadsanslagene er imidlertid holdt utenfor den offentliggjorte versjonen av utredningen.*
 - *Det bes om en oversikt over kostnadene for henholdsvis heving og tildekking (de utredede alternativene).*
2. *Det er registrert synspunkt på at 65 tonn kvikksølv representerer en stor metallverdi hvis det er innlagt.*
 - i) *Hva er departementets verdivurdering av kvikksølv og dets omsettelighet i dagens marked?*
 - ii) *Hvilke kostnader har departementet kalkulert med for å bringe kvikksølv i en omsettelig tilstand?"*

Når det gjelder forslaget punkt 3 om kostnadene for henholdsvis heving og tildekking, kan disse ikke offentliggjøres av hensyn til anbudsprosessen. Regjeringen er opptatt av at det gjennomføres en mest mulig effektiv konkurranse om anbudet. Den delen av Kystverkets utredning som omhandler kostnadene er derfor ikke offentliggjort.

Når det gjelder forslaget pkt. 4. om metallverdien av kvikksølv i vraket etter U-864, så vil man i praksis ikke klare å ta opp det kvikksølv som allerede er lekket ut i sedimentene rundt vraket. Et hovedmål for regjeringen er å isolere dette kvikksølv fra det marine miljøet og gjøre det utilgjengelig for opptak i fisk og andre marine organismer. Dette må skje uten at risikoen for at kvikksølv spres til områder som i dag er rene øker, slik tilfellet er ved de foreslåtte hevingsalternativer.

Når det gjelder punktene i) og ii) og kvikksølvets mulige omsettelighet, vil jeg opplyse om at salg av kvikksølv er i strid med etablert miljøvernpolitikk. I St. meld. nr. 21 (2004-2005) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand fremgår følgende i boks. 7.6 på side 74:

"Kvikksølv er blant de farligste miljøgiftene, og utgjør i dag en trussel for miljøet og menneskers helse både i Norge og globalt. Kvikksølvforurensning er i dag årsak til landsdekkende kostholdsråd for enkelte arter ferskvannsfisk. Det er også påvist økende nivåer i

Arktis. Kvikksølvforurensning i Norge skyldes både nasjonale utslipp og langtransportert forurensning. Regjeringen ser behov for en forsterket innsats mot kvikksølv både globalt, i EU/EØS og nasjonalt. Miljøverndepartementet har lagt fram en handlingsplan som bl.a. omfatter følgende tiltak:

1. i løpet av 2005 vurdere et generelt forbud mot kvikksølv i produkter med mulige unntak for særlig viktige bruksområder
2. arbeide for at utslipp av kvikksølv så langt som mulig stanses gjennom en forpliktende global konvensjon
3. gi mulighet for bistand til utviklingsland og EUs nye medlemsland fra Øst-Europa for å redusere kvikksølvutslipp
4. stille strenge krav til utslipp av kvikksølv fra landbasert industri, og arbeide for at krav til kvikksølv

5. blir omfattet av retningslinjer i EØS-området for hva som anses beste tilgjengelige teknologi
 6. tiltak rettet mot avfallsbehandlingsanlegg, farlig avfall, avløp fra tannhelsetjenesten (amalgam), og diffuse utslipp til luft
6. tiltak for å bedre kunnskapsgrunnlaget om kvikksølv".

Videre kan jeg opplyse at eksempelvis USA holder tilbake store mengder lagret kvikksølv fra markedet for ikke å presse prisen ned, og dermed øke interessen for bruk av kvikksølv i lavkostland.

På denne bakgrunn finner departementet ikke kvikksølvets metallverdi eller hva det vil koste å bringe det i omsettelig stand hvis det er intakt, for relevant.

Vedlegg 3

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 5. mars 2007

Dokument 8:33 (2006-2007) - svar på spørsmål 5 - 13 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen

Det vises til Transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 8. mars 2007 med nye spørsmål i forbindelse med Dokument 8:33 (2006-2007) - spørsmål 5 - 13. Med henvisning til Fiskeri- og kystdepartementets svarbrev av 5. mars 2007 til Transport- og kommunikasjonskomiteen er det stilt følgende spørsmål:

Spørsmål 5:

På side 3 heter det: "Kystverket ønsker ikke å eksperimentere med en prototyp og hittil uprøvd teknologi i forbindelse med U-864". Metoden ble presentert av selskapet på komiteens høring 6. mars 2007.

- Mener departementet fortsatt at løsningsmetoden fra EMS er basert på uprøvd teknologi:

Svar:

Gjennom Kystverket er departementet gjort kjent med at Eide Marine Services (Eide) og en rekke andre firmaer bruker sandgrabber ved mudring. I følge Eide har teknologien vært brukt internasjonalt for berging av mindre vrakdelar og gjenstander. Kystverket anser at dette er en uprøvd og usikker teknologi for berging av skipsvrak av denne dimensjon og med en last som representerer en så alvorlig forurensningsfare som U-864. Etter det Kystverket har fått opplyst er den største grabben Eide har i dag ca. 10x15 m i åpen tilstand. Eides skisse for heving av U-864 viser en tegning av tilsvarende grabbprinsipp i mye større skala - ca. 26x50 m i åpen tilstand. I møte med Kystverket 8. november 2006 opplyste Eide at de ikke hadde en slik grabb i dag, men at de kunne bygge dette i Kina, sammen med en allerede bestilt løftelektre. Eide uttalte imidlertid at det var uaktuelt å bygge en slik grabb uten et oppdrag fra Kystverket. Som det framgår av svaret på spørsmål 1

ii) på side 3 i mitt brev av 5. mars 2007 til Transport- og kommunikasjonskomiteen, viser undersøkelser at havbunnen ved vraket er ustabil og at det også kan være fjell tett inntil for- og akterdelen av vraket. Kystverket anser at dette kompliserer arbeidet med å få lukket grabben 100 % tett på undersiden av vrakdelene. Dette medfører både en fare for at kvikksølv som allerede er lekket ut i sedimentene virvles opp på en ukontrollert måte og det medfører fare for at man skader kjølseksjonen på vraket når grabben lukkes. Det er som kjent i kjølseksjonen kvikksølvbeholdere lagret. Siden grabben ikke er bygget vil det ikke være mulig å få prøvd teknologien på tilsvarende havbunn og i den dimensjon som kreves for å heve hele for- og akterdelene av vraket av U-864. På gjentatte oppfordringer har ikke Eide Marine til nå presentert noen risikovurdering av sin metode, eller detaljer utover en animasjonsfilm og muntlig fremstilling.

En grabbløsning ble også vurdert av det nederlandske bergingsselskapet SMIT. SMIT gikk ikke videre med denne løsningen på grunn av høyere kostnader og større usikkerhet knyttet til gjennomføring av operasjonen.

Jeg understreker at en løsning med å heve vraket med lasten, uansett metode, innebærer å heve store mengder kvikksølv i beholdere som kan være betydelig korroderte, i et vrak som inneholder ammunisjon og som er svekket av både torpedering og 60 års korrosjon i sjøvann. Jeg deler derfor Kystverkets betenkeligheter med Eides metode.

Spørsmål 6:

På side 3 heter det: "Switzer Wijsmüller tok senere kontakt og informerte om at de ikke hadde kapasitet til å ta et slikt oppdrag sommer/høst 2006".

- Har dette firmaet kapasitet i 2007 og i 2008 med veldokumentert og velprøvd metode?

Svar:

I mitt svar på spørsmål 1 ii) i brevet av 5. mars 2006 orienterte jeg om Kystverkets prosess med å innhente tilbud på mulighetsstudie og kostnadsoverslag for heving av vraket av U-864 med kostnadsoverslag. Det var med andre ord ikke et anbud på selve gjennomføringen av en heving som ble hentet inn.

Kystverket gikk ut med en forespørsel om dette oppdraget sommeren 2006 til tre aktuelle tilbydere (SMIT, Wijsmüller og Eide). Oppdraget var å utrede ulike hevingsalternativer og detaljere ett av disse. Håndtering av risiko skulle vektlegges. Det er levering av en slik mulighetsstudie, til bruk som underlagsrapport for Kystverkets rapport, Svitser Wijsmüller opplyste at de ikke hadde kapasitet til å gjennomføre sommer/høst 2006. Kystverket har gjennom Svitser Wijsmüllers agent i Norge fått opplyst at selskapet fortsatt har mye å gjøre, men dersom tidshorizonten er 2007/2008 kan det være interessant å utarbeide en slik underlagsrapport. I lys av det omfattende materialet som ligger til grunn for Kystverkets anbefaling anser jeg det ikke som hensiktsmessig å be om utarbeidelse av flere mulighetsstudier i tillegg til den som er utført av SMIT Salvage.

Spørsmål 7:

I brevet vises til at skissert løsning også fra SMIT Salvage, et verdensledende firma innen hevingsoperasjoner og skipsberging, er vurdert av hhv. Kystverket selv og av Det norske Veritas (DNV)

- Mener departementet at Kystverket og DNV har bedre kompetanse på hevingsoperasjoner og skipsberging enn Eide Marine Services og SMIT Salvage (begge store og velrenommerede internasjonale operatører på dette spesielle markedet)?

- Hvilken kompetanse innenfor hevingsoperasjoner og skipsberging har DNV?

Svar:

DNV har i første rekke spesialkompetanse innen risikostyring og har utviklet en metodikk for gjennomføring av risikoanalyser. Som nevnt i svaret på spørsmål 6 vektla Kystverket risikohåndtering i sin invitasjon til å utarbeide mulighetsstudie av hevingsalternativet.

Kystverket benyttet DNV for å få en uavhengig og sammenliknende vurdering av risikoen ved ulike alternativer for videre håndtering av forurensningsfaren fra U-864. I forbindelse med den videre håndtering av U-864 er det viktig å sikre at alle risikoelementer ved operasjonen er identifisert og vurdert på en realistisk måte. DNVs risikovurdering av hevingsalternativet foregikk i dialog med SMIT, som leverte mulighetsstudien av hevingsalternativet. Videre var risikobildet gjenstand for diskusjon i møte der både DNV, SMIT, Geoconsult og Kystverket var til stede.

Kystverket har erfaring fra flere hevings- og bergingsoperasjoner de siste 25 år, bl.a. arbeidet med "Server", "Rocknes" og tømning av olje fra "Blücher".

Det er med andre ord ikke et spørsmål om en enkeltaktør mener å ha bedre kompetanse enn andre på

hevingsoperasjoner, men om å ha en velutviklet og helhetlig metodikk for å identifisere, sammenlikne og håndtere risikoen. DNV gikk også gjennom risikobildet i tett samarbeid med fagmiljøer innenfor marinbiologi, miljø, forurensing, skrogteknologi, undervannsstrukturer og geoteknologi. Ut fra det totalbildet DNV har dannet seg gjennom denne prosessen utarbeidet de sin underlagsrapport.

Spørsmål 8:

Det framgår av Kystverkets rapport side 29 om kostnadsrisiko at "det er en vesentlig kostnadsforskjell mellom de ulike alternativene". Det framgår videre at kostnadene for en hevingsoperasjon vil være omkring 3 ganger så mye som for en tildekking.

Under komiteens høring fremkom det opplysninger om at heving vil koste mindre enn tildekking.

- Hva er faktagrunnlaget for å hevde at hevingsoperasjon vil bli 3 ganger så stor som for en tildekking?

Svar:

Jeg vil først presisere at den forurensede havbunnen på rundt 30.000 m² (30 mål), uansett må dekkes til, uavhengig av om vrakdelene heves. Jeg kan derfor vanskelig se at det er mulig å gjennomføre en heving pluss tildekking av forurensede sedimenter på en rimeligere måte enn å dekke til både vrak og forurenset havbunn.

Faktagrunnlaget for Kystverkets rapport bygger på de mulighetsstudiene som er levert og har vært diskutert med ulike aktører.

Kostnader bør uansett være underordnet i denne saken. Jeg ønsker ikke å uttale meg mer detaljert om dette før anbudsrunderen er gjennomført, av hensyn til en effektiv konkurranse. For meg er det viktigste å finne den beste løsningen for miljøet og den håndtering av U-864 som har lavest risiko for ytterligere spredning av kvikksølv.

Spørsmål 9:

Det framgår av Kystverkets egen rapport på samme side 29 at miljørisiko på kort og lang sikt er vurdert for alternativene tildekking og heving. Det framgår av denne vurderingen at når det gjelder miljørisiko på lang sikt, er det størst risiko ved tildekking og lavest risiko ved heving.

Det framgår i svarbrevet fra departementet på side 5: "En tildekking vil på en varig måte isolere kvikksølvet og de forurensede sedimentene fra det marine miljøet, mens en heving innebærer for stor risiko for å gjøre forholdene verre."

Videre heter det i brevet fra departementet på side 6: "Hensikten med tildekking er at det skal være et permanent og evigvarende tiltak både i forhold til forurenset havbunn og lasten i vraket."

- Hvordan henger disse to utsagnene fra statsråden sammen med vurderingen av miljørisikoen på lang sikt, oppgitt i Kystverkets egen rapport?

Svar:

Det er viktig å være oppmerksom på at ingen tiltak for å håndtere forurensningen ved vraket av U-864 kan garanteres å være helt uten risiko. Heving alene er ikke et alternativ til en tildekking, men en operasjon som eventuelt kommer i tillegg til en tildekking av forurenset havbunn.

Kapittel 6 i Kystverkets anbefaling bygger på DNVs risikoanalyse. Den indikerer at miljørisiko på lang sikt anses noe høyere ved en tildekking enn ved en heving. Dette resultatet forutsetter imidlertid at den foregående hevingsoperasjonen har vært vellykket, det vil si gjennomført uten hendelser som medfører ytterligere spredning av kvikksølvforurensning. Risikoen på lang sikt kan således ikke ses isolert. Man må også se på den risiko som gjør seg gjeldende på kort sikt, dvs. under selve gjennomføringen av tiltaket. DNVs risikoanalyse gir en klar indikasjon på at heving har størst miljørisiko på kort sikt. Grunnen til dette er at selve gjennomføringen av en heving er en langt mer omfattende og komplisert operasjon enn gjennomføringen av en tildekking.

Kystverkets anbefaling baserer seg også på NIVAs vurderinger. NIVA har pekt på at en utilsiktet spredning av kvikksølv under en heving kan medføre et u håndterlig problem for fremtiden. NIVA fraråder derfor heving av U-864.

Som det framgår av siste avsnitt på side 28 i Kystverkets rapport er "De valgte metodene for tildekking (...) ansett som effektive i forhold til å sikre mot spredning av kvikksølv på lang sikt. Med langsiktig overvåking vil korrigerende tiltak kunne iverksettes, dersom nødvendig, og dermed minimere risikoen for spredning av kvikksølvet på lang sikt."

Det er derfor ingen motsetning mellom mitt svar av 5. mars 2007 til komiteen og Kystverkets rapport.

Spørsmål 10:

I brevet fra departementet side 5 heter det: "Som nevnt ovenfor er det internasjonalt gjennomført en rekke tildekkinger av kvikksølvforurenset sjøbunn."

- Hvor mange tildekkinger av konsentrert last av kvikksølv, lagret og lokalisert på denne måten, er det gjort internasjonalt?

Svar:

Etter det Fiskeri- og kystdepartementet er kjent med, er det ikke gjennomført tildekking av konsentrert last av kvikksølv. Tildekkingene som er gjennomført nasjonalt og internasjonalt gjelder kvikksølvforurenset sjøbunn. I NIVAs rapport 5278/2006 framgår bl.a. at "Det er etter hvert opparbeidet en betydelig erfaring med tildekking som tiltaksmetode. I USA er tildekking blitt valgt som metode på 15 "Superfund Sites" (sterkt forurensete områder)." Kystverket har opplyst at såkalte "superfund sites" tradisjonelt har vært mudret. Holdningen til mudring har imidlertid snudd i USA fordi det har vist seg at mudring ikke har gitt den forventede miljøgevinsten. I dag velges derfor tildekking dersom metode.

Spørsmål 11:

I følge Kystverkets rapport har Minedykkerkommandoen vurdert ammunisjon om bord i vraket med tanke på eksplosjonsfaren.

- På hvilken måte er det innhentet synspunkter fra Marinens ledelse/Ubåtvåpenets ledelse når det gjelder berging av materiell fra sunket ubåt?

Svar:

Kystverket kontaktet Forsvarets Fellesoperative hovedkvarter (FOHK) på Jättå i Stavanger. For vurdering og håndtering av ammunisjon og sprengstoff, som er Forsvarets ansvar, ble Kystverket henvist til og hatt god kontakt med Marinedykkerkommandoen ved Håkonsvern. Minedykkerkommandoens vurderinger er del av det omfattende materialet som ligger til grunn for DNVs risikoanalyse. Denne konkluderer som kjent at miljørisikoen på lang sikt er relativt lav uansett tiltak, mens den gir en klar indikasjon på at miljørisikoen på kort sikt, dvs. under selve gjennomføringen av tiltakene, er størst ved en heving.

Ut over håndtering av sprengstoff og ammunisjon har ikke Forsvaret et formelt ansvar knyttet til U-864. Forsvaret har tidligere berget mindre vrak, last og gjenstander ned til 80 m dybde (som er dykkedybde). Forsvaret ved Marinedykkerkommandoen har opplyst til Kystverket at Forsvaret ikke har kapasitet og detaljkompetanse for berging på større havdyp. Ubåten ligger som kjent på 140 m dyp.

Spørsmål 12:

Det fremgår ikke fra Kystverkets rapport eller fra brev fra departementet om kompetanse innenfor undervannsteknologi, der miljøet i Bergen er verdensledende, på noen måte er brukt når Kystverket og departementet har vurdert saken.

- Kan departementet opplyse om dette har vært gjort?

- Hvis svaret er ja, hvem er kontaktet og hvilke synspunkter har man fått?

- Hvis svaret er nei, hva er begrunnelsen for at dette verdensledende fagmiljøet ikke er brukt som del av vurderings- og beslutningsgrunnlaget?

Svar:

I arbeidet med U-864 har ikke den primære målsetningen vært å bruke ekspertise fra en bestemt region i Norge, men å benytte den beste tilgjengelige ekspertisen på ulike områder - både nasjonalt og internasjonalt. Også miljøet i Bergen er trukket inn i denne sammenheng. Feltarbeidet ved vraket er, både i 2005 og i 2006, utført av Geoconsult med underleverandører på ulike fagområder. Geoconsult regnes for å være et av de fremste miljøene på undervannsteknologi i Bergen. I tillegg til Geoconsult var LMG Marine og Hyrrokin, begge fra Bergen, aktuelle som tilbydere av feltarbeidet i 2005. Geoconsults rapport er tilgjengelige på www.kystverket.no, og i denne konkluderes det at både forurensete sedimenter og vraket bør dekkes til. Når det gjelder tiltak på vraket framgår det bl.a. følgende i Geoconsults rapport fra 2006 på side 42: "Per i dag

indikerer gjennomførbarheten, miljørisikoen og forutsigbarheten forbundet med både heving av vrakdeler og fjerning av lasten fra vrakdelene at tildekkingsalternativet er det mest forsvarlige tiltaket å gjennomføre".

Spørsmål 13:

Ubåtvrak og kvikksølvlast (deler enda ikke lokalisert) har ligget i sjøen siden 1945.

I et slikt perspektiv burde man eventuelt kunne bruke noe mer tid til både leteoperasjon etter ytterligere kvikksølvlast og til innhenting av flere tilbud på heving med etterfølgende åpen bred faglig vurdering.

- Mener departementet at det er stor miljømessig fare/ulempe dersom tiltak gjennomføres først i 2008 eller 2009?

Svar:

Etter de omfattende feltundersøkelsen i 2005 og 2006 anser Kystverket det som sannsynlig at all kvikksølvlast ligger innenfor det kartlagte forurensede området, og anbefaler å ikke lete i et større område. Det understrekes at det er et område på hele 1x1 km av havbunnen som er undersøkt for å lokalisere vrakdeler og for å finne den ytre avgrensningen av forurensningen av havbunnen. Kystverket har gjennom sine undersøkelser av ubåtvraket U- 864, både i 2005 og 2006, funnet store deler av midtpartiet. Det er lokalisert 105 vrakdeler fra midtpartiet. Noen av de 105 vrakdelene er relativt store. Den ødelagte midtseksjonen er funnet rundt de to hovedvrakdelene (akterskipet og forskipet). Den delen av midtseksjonen som man ikke har identifisert blant vrakdelene er ikke ansett som sentral i forurensingssammenheng. Dette fordi;

- Den trykkfaste delen av midtpartiet, som ikke er funnet, var kommandosentral og oppholdsrom for mannskapet. Flere eksperter som har jobbet med prosjektet, regner det som lite sannsynlig at dette rommet var lastet med kvikksølvbeholdere.
- Bilder og annen dokumentasjon fra tyske ubåter viser at kvikksølv ble fraktet i kjølen - ikke inne i den trykkfaste delen av ubåten. Det er ikke fremkommet opplysninger eller dokumentasjon som tilsier at kvikksølv ble lastet noe annet sted enn i kjølen på ubåten.

- Midtpartiet til ubåten ble truffet lavt av en torpedo. Eksperter fra flere fagmiljøer regner det som lite sannsynlig at en stor del av dette partiet, lastet med kvikksølv med egenvekt på 13,6 kg/liter, ville kunne fått nok oppdrift til å drive ut av området som er kartlagt i detalj (1x1 km).
- Området på 1x1 km er undersøkt med både ekkolodd, sonar og ROV, og det er kun funnet vrakdeler nær de to hoveddelene.
- Det er også tatt bunnprøver av evt. forurensning i havbunnen i et enda større område rundt vraket og det er ikke påvist forurensning ut over de 30.000 m² som er nevnt i Kystverkets rapport.

Kystverkets oppgave i forbindelse med U- 864 er å håndtere miljørisikoen knyttet til vraket. Dette innebærer å lokalisere og håndtere kildene til forurensingen. I denne sammenheng er ikke poenget å kartlegge alle vrakdelene, men de delene som er av betydning i for å håndtere forurensningsfaren. Jeg deler Kystverkets vurdering av et en utvidet leting etter flere vrakdeler og ytterligere kvikksølv ikke er hensiktsmessig.

Forsvarsdepartementet har uttalt at Forsvaret ikke har faglig dokumentasjon som gir grunnlag for å bevile Kystverkets konklusjoner, og anser at sannsynligheten er stor for at hoveddelen av vraket (inkl sentralen) befinner seg i omtrentlig samme posisjon.

Hva angår kommandørkaptein Kjelstrups uttalelser, anser Forsvarsdepartementet at disse er gitt av Kjelstrup som privatperson, og ikke på vegne av Forsvaret.

Vraket har ligget på bunnen siden 1945, og både vraket og flaskene med kvikksølv korroderer over tid. NIVA har beregnet at det årlig lekker ca. 4 kg kvikksølv til vann fra området ved vraket, og prøver av fisk og skalldyr fra området viser at disse har høyere kvikksølvinnhold enn normalt. Undersøkelser utført av NGI viser at havbunnen ved vraket er ustabil. Etablering av en riktig konstruert tildekking vil bidra til å stabilisere havbunnen mot mulig utrasing med påfølgende oppvirvling av forurensningen. Jeg mener derfor at man allerede til sommeren, så fremt det er praktisk mulig, bør starte arbeidet med å dekke til den forurensede havbunnen og vraket, slik at kvikksølvforurensningen isoleres fra det marine miljø.

Vedlegg 4

Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 19. april 2007

Spørsmål nr. 14 -18 i forbindelse med behandlingen av Dokument 8:33 (2006-2007) Representantforslag vedr. kvikksølvforurensning fra U-864

Det vises til Transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 12. april 2007 med følgende spørsmål i forbindelse med komiteens behandling av Dok. 8:33 (2006-2007):

Spm. 14, Godkjennelse fra tilsynsmyndighet

"- Krever tildekkingsløsning utslippstillatelse fra SFT, og i så fall; er søknad sendt? Hvor lang tid vil det ta til slik tillatelse kan påregnes å foreligge? Vil tildekking bli igangsatt før slik tillatelse foreligger?"

Svar:

En tildekking vil være et tiltak mot akutt forurensning. Den aktuelle saken har vist at det kan være uklart om dette krever tillatelse fra SFT. Fiskeri- og kystdepartementet og Miljøverndepartementet vil i samarbeid sørge for de nødvendige avklaringer av dette spørsmålet så snart som mulig. Det vil i denne forbindelse bli vurdert hvorvidt det er behov for justeringer i regelverket når det gjelder håndtering av framtidige saker om akutt forurensning fra skipsvrak.

Spm. 15. Kapasitet til å foreta tildekking sommeren 2007

"- Hvilken oversikt har departementet i dag over ledig kapasitet over bedrifter/miljøer som har fagkompetanse til å foreta tildekkingsoppdraget sommeren 2007? Er det i det hele tatt slik kapasitet i 2007?"

Svar:

Kystverket har per i dag ikke mottatt tilbud på tildekking. Det kan derfor ikke gis et eksakt svar på dette spørsmålet. Kystverket har fått opplyst at det ikke er mye ledig kapasitet i sommer, men at dette kan endre seg pga. forskyving eller utsettelse i andre prosjekter, eller at tilbyder har mulighet til å prioritere prosjektet med tildekking av U-864 fremfor andre prosjekter.

Spm. 16, Tidspunkt for å gjennomføre tildekking

"- Er det mulig/tilrådelig å gjennomføre et tildekkingsoppdrag høst 2007 og/eller vinter 2007/2008 i havområdet utenfor Fedje med de vær/vind/strømforhold som da er fremherskende?"

Svar:

Det vil ikke være umulig å gjennomføre en tildekking om høsten eller vinteren. Det må imidlertid stilles strenge sikkerhetskrav ved en slik tildekkingsoperasjon. Dette innebærer at det må settes restriksjoner på gjennomføring i dårlig vær. På grunn av lavere sannsynlighet for godt vær på høsten og vinteren, er det derfor trolig at en tildekkingsoperasjon i vinterhalvåret vil

ta lenger tid - i verste fall betydelig lengre tid eller må stanses. Dette taler mot å gjennomføre en tildekkingsoperasjon sent på høsten og på vintertid.

Spm. 17, Korrosjon kvikksølvflasker

"- Hvilke vurderinger (og av hvem) er gjort av hvor lenge metallflaskene med kvikksølv vil kunne holde seg inntakt (hele), og derved uten lekkasje fra ubåten som sank i 1945 i forhold til tildekkingsløsningen?"

Svar:

Kystverket har opplyst at det er gjort korrosjonsvurderinger av firmaet AGR (i Bergen og som er internasjonal leverandør av tjenester og teknologi til off-shore petroleumsvirksomhet) og av Det Norske Veritas (DNV).

Det er knyttet usikkerhet til hvor raskt korrosjonsprosessen foregår. Situasjonen for flaskene som er i kjølen på vraket er forskjellig fra de flaskene som ligger i sedimentene på utsiden av vraket. Det er sannsynlig at tilstanden til flaskene inne i vraket tilsvarende tilstanden til selve skroget. Flaskene i kjølen kan i dag være hele, men det er knyttet stor usikkerhet til deres tilstand. Det er funnet to flasker utenfor vraket. Flasken som ble tatt opp i 2006 var gjennomkorrodert mens den flasken som ble tatt opp i 2005 var hel. At det nå, etter 62 år, finnes flasker på utsiden av vraket som det er hull i er derfor sannsynlig.

Jeg vil understreke at uansett korrosjonshastighet er det avgjørende forholdet at en tildekking av den forurensede havbunnen og vraket vil hindre kvikksølvet fra å bli tatt opp av marine organismer slik at det kommer inn i næringskjeden.

Spm. 18 Eksplosjonsfare ved tildekking

"- Hvilke vurderinger (og av hvem) er gjort vedr. eksplosjonsfare fra hhv. ubåtens trykktanker og de eksplosiver som ubåten var utstyrt med (og som fortsatt finnes om bord) i forhold til tildekkingsløsningen?"

Svar:

Det er Forsvarets minedykkerkommando som har gjort en vurdering av eksplosiver i forhold til tildekking og heving. DNV har også dette forholdet med i sin risikovurdering.

Sannsynligheten for en eksplosjon av ammunisjon vurderes som lav ved en tildekking av vraket. Når det gjelder trykklufttanker er det usikkert hvor mange beholdere med trykkluft som er inntakt. Miljørisikoen dersom de går av vurderes som moderat. Miljørisikoen knyttet til eksplosjoner vurderes som større under en hevingsoperasjon. Et annet viktig moment er at ved en heving vil ammunisjonen og trykktankene også utgjøre en sikkerhetsrisiko for folk som deltar i operasjonen.

Vedlegg 5**Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 27. april 2007****Spørsmål nr. 19 i forbindelse med Dokument nr. 8:33 (2006-2007) vedrørende U-864**

Det vises til Transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 18. april 2007 med følgende spørsmål:

"19. Om nye vurderinger

Komiteen er gjennom media kjent med at statsråden åpner for en bredere vurdering av hevingsalternativet for ubåtvraket ved Fedje med henvisning til de nye forslag som er kommet gjennom høringene som transport- og kommunikasjonskomiteen har avholdt om Dokument nr. 8:33 (2006-2007).

- Da beslutningen om tildekking av vraket bygger på faglige innspill fra Kystverket, vil statsråden sørge for at hevingsalternativet blir utredet og vurdert av en annen instans enn Kystverket?"

Svar:

Kystverket er Fiskeri- og kystdepartementets fagetat innen akutt forurensning. Det er derfor naturlig at Kystverket skal lede det videre arbeidet med å utrede hevingsalternativet bedre.

Etter min mening har Kystverket gjort et grundig arbeid som grunnlag for sin første anbefaling basert på den tilgjengelige informasjon på det tidspunkt. Kystverket har samarbeidet med en rekke fagmiljøer i vur-

deringen av tiltak for å hindre forurensning av det marine miljø fra vraket av U-864. I denne prosessen har Kystverket bl.a. invitert flere aktører på bergingsmarkedet til å vurdere mulige hevingsalternativer, men det var kun ett bergingsselskap som valgte å delta med en mulighetsstudie i 2006. I etterkant og i forbindelse med høringene i Stortinget har det kommet fram nye forslag til hvordan en heving kan foretas, og vi ønsker å gi dem den samme grundige vurdering som forslaget som ble levert i 2006 har vært underlagt.

I denne saken må vi være trygge på at vi ikke iverksetter tiltak som forverrer forurensningen. En heving er forbundet med operasjonell risiko og kan medføre stor miljøskade dersom den mislykkes. Det har derfor vært lagt stor vekt på de uavhengige risikovurderingene i denne saken. På bakgrunn av de vurderinger som forelå har det vært Kystverkets oppgave å trekke en konklusjon som er faglig forsvarlig i forhold til miljørisiko både under gjennomføringen av tiltaket og på lang sikt etter at tiltaket er gjennomført.

I den nye vurderingen som nå skal gjøres av hevingsalternativet vil hensynet til miljørisiko fremdeles være det avgjørende. Kystverket vil benytte uavhengig ekspertise på risikovurderinger - slik det har vært gjort hittil i arbeidet med U-864.

