



Innst. 275 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 81 S (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om håndtering av ubåten U-864

Til Stortinget

Sammendrag

Vraket av den tyske ubåten U-864 ble funnet utenfor Fedje i Hordaland i 2003. Vraket inneholder store mengder metallisk kvikksølv (anslagsvis 67 tonn).

Akterseksjonen ligger stabilt på ca. 145 meters dyp, mens forseksjoner er plassert ca. 30 meter unna i en 15 graders skråning på dybder rundt 160–165 meter. Vrakposisjonen er vurdert som geoteknisk ustabil, noe som medfører risiko for utglidning av bunnsedimenter, spesielt rundt forseksjonen.

I St.prp. nr. 67 (2008–2009) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2009 ble Stortinget informert om at regjeringen mener at vraket av U-864 bør heves. Videre ble det fremholdt at forurenset havbunn bør dekkes til med rene masser. Det ble også gjort rede for at det er nødvendig å gjennomføre en nærmere kvalitetssikring (KS2).

I Prop. 1 S (2009–2010) for Fiskeri- og kystdepartementet ble det redegjort om at det gjennomføres en ekstern kvalitetssikring av prosjektet knyttet til hevingen av U-864, og at denne kvalitetssikringen vil danne grunnlaget for å legge saken frem for Stortinget for endelig godkjenning, herunder bevilgningsmessige konsekvenser. Basert på foreløpige anslag ble det foreslått bevilget 630 mill. kroner for å dekke kostnader i 2010 til forberedelse av hevingen av ubåten i 2011.

På bakgrunn av anbefalinger fra Kystverket desember 2006, som bl.a. bygde på faglige vurderin-

ger av Det Norske Veritas, besluttet regjeringen i februar 2007 at vraket og de forurensede sedimentene skulle dekkes til. Våren 2007 gjennomførte Stortinget åpne høringer, hvor det kom frem ny informasjon fra bergingsaktører om muligheter for å heve vraket. Regjeringen besluttet derfor at hevingsalternativet skulle utredes nærmere i St.prp. nr. 69 (2006–2007).

Den 29. januar 2009 meddelte regjeringen at den gikk inn for heving av U-864. Det ble samtidig bestemt at det skulle gjennomføres en ekstern kvalitetssikring (KS2).

Dovre Group og Transportøkonomisk institutt har på oppdrag fra Fiskeri- og kystdepartementet og Finansdepartementet gjennomført en ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet for heving av U-864. Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) var ikke en del av oppdraget. Det vil si at det kun er det valgte alternativet for heving av U-864 som er kvalitetssikret i henhold til Finansdepartementets rammeavtale for ekstern kvalitetssikring.

KS2-rapporten er meget kritisk til det foreliggende hevingsprosjektet.

Kontrakten om heving som er inngått med Mammoet Salvage vurderes som uklar på flere punkter.

Rapporten vurderer at det ikke med tilfredsstillende sikkerhet kan konkluderes med om kostnadsnivået for prosjektet er realistisk. Konsulentenes anslag er at kostnadene vil komme på mellom 1,5 og 2,75 mrd. kroner inkl. mva. (1,2 og 2,2 mrd. kroner eks. mva.). Forventet kostnad er i størrelsesorden 2,1 mrd. kroner inkl. mva. (1,7 mrd. kroner eks. mva.). Dette er om lag 40 prosent høyere enn det som har vært Kystverkets anslag.

Det konkluderes i rapporten med at prosjektet ut fra de foreliggende planer ikke er tilstrekkelig forbedret, og at det foreligger meget høy risiko knyttet til arbeidsomfang, kontraktsforhold og styringsevne.

Rapporten fraråder å gå videre med prosjektet med den foreliggende kontrakten.

Den videre håndteringen av U-864

Gitt prosjektets målsetting om å redusere miljørisikoen, er det regjeringens vurdering at det ikke vil være forsvarlig å gå videre med hevingssprosjektet slik det nå foreligger. Regjeringen kan derfor ikke anbefale at avtalen med Mammoet Salvage om heving av U-864 opprettholdes, og kontrakten må derfor termineres.

Rapporten fra den eksterne kvalitetssikringen anbefaler at det gjennomføres et forprosjekt for en hevingssoperasjon. Regjeringen vurderer det som viktig å få gjort nødvendige tiltak for å håndtere forurensningen fra U-864. Å utrede hevingsalternativet ytterligere bør derfor ses i sammenheng med andre mulige tiltak som kan gi en miljø- og risikomessig god løsning. Det er en risiko for at man selv etter en gjennomføring av et forprosjekt for heving av U-864 ikke vil ha et alternativ som tilfredsstillende de samlede miljøhensyn, og er akseptabelt med tanke på styring, risiko og kostnader.

Regjeringen vil derfor igangsette en forstudie og deretter en KS1 som inneholder følgende fire alternativer: nullalternativet, tildekking, heving og et alternativ der heving og tildekking kombineres.

Forstudien vil bli gjenstand for ekstern kvalitetssikring av konseptvalg (KS1), før regjeringen konkluderer om hvilket alternativ som bør velges.

Den eksterne kvalitetssikringsrapporten vurderer at det er lite som tilsier at prosjektet er i tidsnød. Dette muliggjør tid til en KS1.

Når KS1 foreligger, vil regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Det er i 2010 bevilget 630 mill. kroner til arbeidet med hevingen av U-864. En gjennomføring av en forstudie og KS1 vil medføre at arbeidet med å fjerne forurensningsfaren fra ubåtvraket vil bli forsinket. I 2010 vil det derfor kun være behov for å dekke utgifter til en forstudie og en ny ekstern kvalitetssikring. Det forslås derfor at bevilgningen på kap. 1062 post 21 i 2010 nedsettes med 620 mill. kroner og at inntil 10 mill. kroner kan benyttes for å dekke utgifter til en forstudie og KS1.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspar-

tiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til vedlagte brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/ statsråden til Stortingets presidentskap, datert 23. mars 2010, i saken.

Komiteen viser til at komiteen har gjennomført høring om saken 27. april 2010.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, minner om at ubåt U-864 har vært behandlet i transport- og kommunikasjonskomiteen tidligere, jf. Innst. S. nr. 193 (2006–2007) vedrørende Dokument nr. 8:33 (2006–2007). I forbindelse med behandlingen av denne saken ble det gjennomført to høringer om saken hhv. 6. mars 2007 og 16. april 2007. Høringene brakte frem nye opplysninger i saken, og førte til at regjeringens beslutning fra februar 2007 om tildekking av U-864 med 67 tonn kvikksølv ble stoppet. Flertallet viser til pressemeldingen fra daværende fiskeri- og kystminister 17. april 2007:

«- På bakgrunn av høringer i Stortinget der flere aktører har kommet opp med nye forslag til hvordan ubåten kan heves, er det behov for mer tid til å utrede hevingsalternativet av ubåtvraket, sier fiskeri- og kystminister Helga Pedersen.

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. I etterkant har imidlertid flere nye aktører kommet på banen med nye forslag til hvordan ubåten kan heves.

- Risikoen forbundet med å røre på vraket og de forurensede masser på bunnen vurderes som betydelig uavhengig av metode. De hevingforslagene som nå har kommet opp i ettertid skal få samme grundige vurdering som det de allerede utredede alternativene har fått, sier Pedersen.

- Dette betyr at det ikke blir tildekking i 2007, og at arbeidet med å utrede hevingsalternativer gis høyeste prioritet i tiden fremover, avslutter fiskeri- og kystministeren.»

Flertallet viser til at regjeringen oppgir i denne saken at den baserer sin beslutning om stopp i hevingssprosjektet for ubåten U-864 og gjennomføring av ny utredningsrunde på kritikken fremkommet i ekstern kvalitetssikringsrapport (KS2) fra Dovre Group.

Flertallet har merket seg at rapporten ikke følger med saken, men viser til at den finnes tilgjengelig på nett (http://www.dovregroup.com/Norsk/About/Pages/Kvalitetssikring_av_U_864_heving.aspx).

Flertallet peker på at det også på høringen 27. april 2010 er det kommet frem ny og viktig informasjon om saken slik det gjorde på høringene i 2007.

Flertallet viser også til viktige opplysninger som kommer frem i kommunikasjon mellom Mammoet Salvage og Kystverket, bekreftet i brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap, datert 23. mars 2010.

Flertallet konstaterer at opplysningene som er fremkommet på høringen 27. april 2010 fjerner grunnlaget for kritikken mot flere av punktene som fremkommer i KS2-rapporten.

Flertallet har merket seg at Dovres kritikk omfatter to hovedfelt. Det ene feltet – kontraktsmessige og økonomiske forhold – er ryddet på plass gjennom forhandlinger mellom Kystverket og Mammoet. Det andre feltet – manglende forberedelser, planer, organisering og styring av prosjektet spesielt hos Kystverket, mener Dovre også kan gi miljørisiko.

Flertallet har merket seg Mammoets brede internasjonale erfaring med – og resultater fra – kompliserte bergings- og hevingsoperasjoner der også miljøutfordringene har vært store.

Flertallet konstaterer at informasjon fremkommet på høringen bekrefter opplysningene som fremkommer i brev fra Fiskeri- og kystdepartementet datert 23. mars 2010, og derfor fjerner grunnlaget for utsettelse av saken.

Flertallet konstaterer at leverandøren Mammoet igjen sa seg villig til å gi prisgaranti gjennom forhandlinger med oppdragsgiver og er klar til å gjennomføre oppdraget sommeren 2011.

Flertallet har merket seg at Mammoet Salvage har tilbudt en prisgaranti på 650 mill. kroner dersom prosjektet vedtas, som også er bekreftet i skriftlig kommunikasjon med Kystverket. Flertallet forutsetter at departementet benytter det garantiopplegg som gir minst mulig risiko for staten.

Flertallet har videre merket seg ny informasjon fremkommet på høringen om at Mammoet har fått sitt prosjekt vurdert av Lloyds Register i London – ett av verdens største klassifiseringsmiljøer.

Flertallet er kjent med at den kopi av den engelske utgaven av rapporten fra Lloyds (Technical Feasibility Evaluation – Salvage U-864, ref RETO234301 rev:1), datert 28. april 2010, er tilsendt komiteens medlemmer, Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket. Fra rapportens Summary hitsettes følgende:

«Lloyd's Register concludes that the proposed plan is technically feasible. The proposed equipment and techniques are considered existing and proven

technology. In terms of the complexity of the operation, we would rank this project amongst current sub-sea oil & gas projects.

The used vessels and/or barges will need to comply with Classification Rules & Regulations, for the specific functions and conditions.

The Lifting Equipment will need to be specifically engineered for project conditions, whereby risks will be eliminated, or reduced to acceptable levels by means of conservative calculations, redundant systems, etc. The result of this will then be a controlled engineered lift. Third party verification will ensure the level of safety.

The concerns for potential spillage of cargo have specific attention in the design solutions, by applying a gripper system with highly controllable manipulators, heave compensation, guiding system, 'dripping tray' and other.

It is noted that Norwegian Authorities will intervene in the stage where the wreck sections can be inspected for the status of Torpedoes and other explosives.»

Flertallet konstaterer videre at fiskeri- og kystministeren også på høring understreket at fiskeri- og kystministerens konklusjon utelukkende bygger på Dovres rapport. Det ble fortsatt fra statsrådets side ikke vist til konkrete forhold omtalt i rapporten, men til «helheten» i rapporten. Flertallet understreker derfor at når fiskeri- og kystministeren refererer til «miljørisiko» er det innenfor rammen av KS2-rapportens konklusjon. Flertallet viser til rapportens side 33 der det heter:

«Basert på vurderingene over er det naturlig å konkludere med at prosjektet ut fra de foreliggende planer ikke er tilstrekkelig forberedt, og at det foreligger meget høy risiko knyttet til arbeidsomfang, kontraktsforhold og styringsevne. Det er dermed tvil om prosjektet kan styres på en tilstrekkelig kontrollert måte, noe som er uheldig også i forhold til sikkerhet og miljø.»

Flertallet peker på at det synes å være konsulentens vurdering av Kystverkets forberedelse til å styre prosjektet som vurderes å kunne gi miljørisiko, ikke den valgte metode.

Flertallet er svært overrasket over Dovre Groups konklusjon på dette punkt. Flertallet viser til opplysninger fiskeri- og kystministeren bidro med under høringen, hvor hun forsikret at Kystverket har nødvendig kompetanse til å håndtere slike store prosjekter. Flertallet viser til at fiskeri- og kystministeren også poengterte at om heving blir gjennomført, vil Kystverket få tilført nødvendig kompetanse.

Flertallet har gjennom høringen ikke funnet grunnlag for å anta at valgt metode verken representerer omfattende eller ekstra miljørisiko. Flertallet finner heller ikke grunnlag for Dovres konklusjon om dårlig eller manglende forberedelser eller dårlig eller manglende styringsevne hos Kystverket, eller «at Kystverkets planlagte styringsmodell og

organisasjon på prosjektnivå er underdimensjonert og ikke tilpasset oppgaven» slik det hevdes i rapporten fra Dovre. Flertallet legger derimot vekt på at det er i tidsrommet fra endelig kontrakt blir undertegnet i 2010 frem til gjennomføring sommeren 2011 at styringsmodell og organisasjon planlegges og etableres, samt at alle nødvendige forberedelser kommer på plass.

Flertallet har også gjennom høringen fått informasjon om alternative metoder for fjerning av kvikksølv.

Flertallet legger derfor til grunn at Kystverkets valgte metode – fjerning av kvikksølv gjennom en bergingsoperasjon der ubåten med innhold heves – er en god og sikker metode som er godt utredet og som derfor bør gjennomføres.

Flertallet har også merket seg at operasjonen Mammoet Salvage planlegger å gjennomføre, innebærer at resten av ampullene med kvikksølv som måtte være igjen på havbunnen, skal fjernes med transportkasser og en fjernstyrt ROV med gripeutstyr. Flertallet har merket seg at også denne delen av operasjonen er omfattet av prisgarantien fra Mammoet Salvage.

Flertallet har merket seg – og minner om – tidligere fiskeri- og kystminister Helga Pedersens omtale av risiko i Fiskeri- og kystdepartementets pressemelding fra januar 2009:

«Metoden som nå er valgt, inneholder en rekke risikoreduserende tiltak i forhold til tidligere tilbud om heving. –Vraket skal heves med en stor beholder under som kan fange opp løst kvikksølv og skal fraktes til land på et spesialfartøy. Dette er viktige tiltak, som samlet sett øker sannsynligheten for en vellykket gjennomføring, sier fiskeri- og kystminister Helga Pedersen.»

Flertallet har videre merket seg følgende uttalelse fra samme statsråd i samme pressemelding:

«Som ledd i arbeidet med en nærmere vurdering av hevingsalternativet i 2007 og 2008 har Kystverket gjennomført en anbudskonkurranse i EØS-området og forhandlet kontrakt med et verdensledende hevingsfirma som har lang erfaring og tidligere har gjennomført utfordrende bergingsoperasjoner.»

Flertallet understreker at utsettelse vil øke risiko for utslipp av kvikksølv og øke usikkerhet i forhold til gjennomføringstid og metode.

Flertallet finner det avgjørende viktig at verken risiko eller usikkerhet økes ytterligere. Flertallet peker på at denne saken ikke bare er viktig for området rundt Fedje i Hordaland, men at den i høyeste grad også er en nasjonal sak. Norges omdømme som fiskerinasjon, turistdestinasjon og miljønasjon er berørt av saken.

Flertallet anbefaler derfor at oppdrag etter foreløpig kontrakt med Mammoet gjennomføres så snart som mulig.

Flertallet er kjent med boken «Hitlers dødelige testament» av Hans-Joachim Schilde som nylig er utgitt. Flertallet har merket seg opplysninger i boken om at norske myndigheter fra 1999 har vært informert om at U-864 inneholdt kvikksølv.

Flertallet har også merket seg spekulasjonene i boken om ytterligere farlig last, som foreløpig ikke er kjent. Flertallet mener dette i seg selv er opplysninger som taler for heving.

Flertallet viser for øvrig til Innst. S. nr. 193 (2006–2007), jf. Dokument nr. 8:33 (2006–2007), avgitt 9. mai 2007.

Flertallet viser også til Kystverkets omtale (<http://www.kystverket.no/default.aspx?did=9835862>):

«U-864 skal heves

– Kystverket er tilfreds med regjeringens beslutning om heving av U-864, sier kystdirektør Kirsti Slotsvik.

Fiskeri- og kystminister Helga Pedersen offentliggjorde i dag regjeringens beslutning om at vraket av den tyske ubåten U-864 skal heves, og at forurenset havbunn skal dekkes til med rene masser. I beslutningen er det lagt avgjørende vekt på kystbefolkningens og fiskerinæringens bekymring knyttet til en tildekkingsløsning.

Kystverket overleverte sin sluttrapport til Fiskeri- og kystdepartementet den 10. november i fjor. Rapporten konkluderte med at både hevings- og tildekkingsalternativet vil være effektive miljøtiltak for kvikksølvforurensning fra U-864 på lang sikt. Kystverkets vurderte tildekkingsalternativet som det minst risikofylte, basert på en evaluering av teknisk miljørisiko. Kystverket påpekte også at andre momenter og problemstillinger kunne vektlegges i en samlet vurdering av tiltak for U-864.

– Statsråden har fulgt Kystverkets råd om å ta hensyn til flere problemstillinger enn miljørisiko – områder utenfor Kystverkets ansvarsområde, understreker Slotsvik.

Kystverket undertegnet en kontrakt med Mammoet Salvage BV om heving av vrakseksjonene den 28. november i fjor. Kystverket og det nederlandske selskapet vil nå gå i gang med en detaljprosjektering av hevingsoppdraget, for å sikre at tiltaket gjennomføres med minst mulig risiko for ytterligere forurensing av kvikksølv.

Ifølge planen vil hevingsoperasjonen bli gjennomført i løpet av våren 2010. Kontrakten til Mammoet Salvage inneholder også tiltak for de forurensete sedimentene rundt vrakposisjonen.

Kronologisk oversikt over arbeidet med U-864:

- **Mars 2003:** Sjøforsvarets KNM Tyr finner vraket av U-864.
- **Høst 2003:** Kystverket og KNM Tyr foretar undersøkelser. Kvikksølv ved U-864 påvises.
- **2004:** Det settes i gang årlig prøvetagning av fisk og sjømat i området rundt vraket.

- **Høst 2005:** Mattilsynet innfører kostholdsråd om at ammende og gravide bør unngå fisk og sjømat fanget i området rundt vraket.
- **Høst 2005:** På oppdrag fra Fiskeri- og kystdepartementet gjennomfører Kystverket omfattende undersøkelser av vraket. Undersøkelsene bekreftet at ubåten hadde kvikksølvlast, men de ga ikke det nødvendige grunnlag for en faglig forsvarlig anbefaling om hvordan forurensningsfaren burde fjernes. Stortinget bevilget 14,7 mill kr. for gjennomføring av undersøkelsene.
- **Januar 2006:** Fiskeri- og kystdepartementet mottar Kystverkets anbefaling om behov for ytterligere undersøkelser før endelig beslutning om håndtering av U-864 tas.
- **Mai 2006:** Det bevilges 28 millioner kroner til å dekke kostnadene for ytterligere undersøkelser.
- **Høst 2006:** Det gjennomføres ytterligere undersøkelser av vraket og området rundt vraket. Man fikk ikke bekreftet tilstanden til kvikksølvbeholderne i vrakets kjøleksjon. Dette fordi vraket forskjøv seg under mudringsarbeidene og det var for stor risiko knyttet til å fortsette mudringsarbeidet.
- **Sept. 2006:** Forskrift om ferdsels- og fiskeforbud i området rundt U-864 trer i kraft.
- **Des. 2006:** Kystverket anbefaler at vraket og de forurensede sedimentene rundt vraket tildekkes. Anbefalingen gis på bakgrunn av undersøkelser og vurderinger som er gjennomført de tre siste årene.
- **Feb. 2007:** Fiskeri- og kystministeren bestemmer at vraket av U-864 og de forurensede sedimentene skal dekket til.
- **Våren 2007:** Stortinget gjennomfører åpne høringer om håndteringen av vraket av U-864. På bakgrunn av uttalelser fra bergingsselskaper om muligheter for heving av vraket, beslutter fiskeri- og kystministeren å utrede hevingsalternativet nærmere. Det bevilges 15 millioner kroner til ytterligere utredning av metoder for å heve ubåtvraket.
- **Sommer 2007–høst 2008:** Kystverket gjennomfører en bred prosess som både innebærer 1) konkurranse om utvikling av nye innovative løsninger for heving, 2) konkurranse mellom pre-kvalifiserte bergingsselskaper om konkrete forslag til heving og 3) Det Norske Veritas (DNV) foretar en uavhengig vurdering av alternativene for håndtering av forurensningen fra vraket med hensyn på bl.a. risiko for mennesker og miljø.
- **10. november 2008:** Kystverket oversender sin vurdering om håndtering av miljørisikoen knyttet til ubåtvraket U- 864, til Fiskeri- og kystdepartementet.
- **28. november 2008:** Kontrakt om mulig heving av U-864 undertegnet med nederlandske Mammoet Salvage BV.
- **29. januar 2009:** Fiskeri- og kystminister Helga Pedersen offentliggjør regjeringens vedtak om at vraket av den U-864 skal heves, og at forurenset havbunn skal dekket til med rene masser.»

Flertallet viser videre til Fiskeri – og kystdepartementets pressemelding <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fkd/pressesenter/pressemeldinger/>

2009/u-864-skal-heves-.html?id=544318, datert 29. januar 2009, Nr.: 06/2009:

«U-864 skal heves

Regjeringa har i dag bestemt at vraket av ubåten U-864 skal heves og at forurenset havbunn skal dekket til med rene masser. I 2007 og 2008 har Kystverket, med bistand fra Det Norske Veritas, gjort en nærmere vurdering av en heving av vraket med kvikksølvlasten, og vurdert dette tiltaket i forhold til en tildekking av både vraket og forurenset havbunn. - Dette arbeidet har synliggjort ulike risikoelementer ved alternativene. Det er en helhetsvurdering, der risiko og kystbefolkningas og fiskerinæringas bekymring knyttet til en tildekkingsløsning har vært viktige elementer, som har ført fram til denne beslutninga, sier fiskeri- og kystminister Helga Pedersen.

Fiskeri- og kystministeren mottok den 10. november i fjor Kystverkets faglige anbefaling om tildekking av vraket og forurenset havbunn. Det Norske Veritas (DNV) presenterte samtidig sine tekniske evalueringer og risikovurderinger av ulike forhold som kan påvirke gjennomføringen av alternative tiltak mot forurensningen fra vraket.

Det er vurdert at en heving sannsynligvis vil fjerne en stor del av forurensningskilden. Gitt en vellykket gjennomføring vil hevingskonseptet som er utarbeidet ivareta miljøutfordringene på en tilfredsstillende måte. Den forurensede havbunnen skal dekket med rene masser, fordi man ikke kan fjerne så store mengder forurensede sedimenter uten ytterligere spredning av kvikksølv til nye områder.

- Kystverket og DNVs grundige arbeid har bidratt til å synliggjøre ulike risikoelementer ved de to alternative tiltakene for å håndtere forurensningen fra vraket og den forurensede havbunnen. Det har vært svært viktig for meg å supplere de faglige utredningene med samtaler med lokalbefolkninga og politikere i området. Sett i sammenheng med kystbefolkningas og fiskerinæringas store bekymring for virkningene av en permanent lagring av den miljøfarlige lasten på havbunnen, anser vi at en heving innebærer en akseptabel risiko, sier fiskeri- og kystministeren.

Kystverket konkluderer med at heving av vrakdelene vil være en teknisk gjennomførbar, men svært kompleks operasjon. Som ledd i arbeidet med en nærmere vurdering av hevingsalternativet i 2007 og 2008 har Kystverket gjennomført en anbudskonkurranse i EØS-området og forhandlet kontrakt med et verdensledende hevingsfirma som har lang erfaring og tidligere har gjennomført utfordrende bergingsoperasjoner. Det er tatt forbehold om Stortingets samtykke. For å ha et best mulig grunnlag for å legge saken fram for Stortinget skal det gjennomføres en uavhengig, ekstern kvalitetssikring av hevingstilbudet.

Metoden som nå er valgt, inneholder en rekke risikoreduserende tiltak i forhold til tidligere tilbud om heving. -Vraket skal heves med en stor beholder under som kan fange opp løst kvikksølv og skal fraktes til land på et spesialfartøy. Dette er viktige tiltak, som samlet sett øker sannsynligheten for en vellykket gjennomføring, sier fiskeri- og kystminister Helga Pedersen.»

Flertallet er betenkt over regjeringens vurdering av saken slik den fremkommer i proposisjonen (Prop. 81 S (2009–2010)). Den hitsettes i sin helhet:

«5. Den videre håndteringen av U-864

Målet med den videre oppfølging av U-864 er å redusere miljørisikoen knyttet til kvikksølvforurensningen. Uten å gå inn i enkelthetene i den eksterne kvalitetssikringen, er det ut fra en samlet vurdering grunnlag for å konkludere med at ytterligere utredning av den videre håndtering av U-864 bør gjennomføres før endelig beslutning tas.

Gitt prosjektets målsetning om å redusere miljørisikoen, er det regjeringens vurdering at det ikke vil være forsvarlig å gå videre med hevingprosjektet slik det nå foreligger. Regjeringen kan derfor ikke anbefale at avtalen med Mammoet Salvage om heving av U-864 opprettholdes, og kontrakten må derfor termineres. I henhold til kontrakten står partene fritt til å terminere kontrakten dersom regjeringen og Stortinget ikke godkjenner avtalen.

Rapporten fra den eksterne kvalitetssikringen anbefaler at det gjennomføres et forprosjekt for en hevingsoperasjon. Regjeringen vurderer det som viktig å få gjort nødvendige tiltak for å håndtere forurensningen fra U-864. Å utrede hevingalternativet ytterligere bør derfor sees i sammenheng med andre mulige tiltak som kan gi en miljø- og risikomessig god løsning. Det er en risiko for at man selv etter en gjennomføring av et forprosjekt for heving av U-864 ikke vil ha et alternativ som tilfredsstillende samlede miljøhensyn, og er akseptabelt med tanke på styring, risiko og kostnader.

Regjeringen vil derfor igangsette en forstudie og deretter en KS1 som inneholder følgende fire alternativer: nullalternativet, tildekking, heving og et alternativ der heving og tildekking kombineres. Ved også å inkludere tildekking og et alternativ der heving og tildekking kombineres, øker sannsynligheten for at man står samlet sett igjen med tilfredsstillende alternativ for håndtering av kvikksølvforurensningen. Nullalternativet vil tjene som et referansealternativ som de andre konseptene kan sammenliknes med.

Forstudien vil bli gjenstand for ekstern kvalitetssikring av konseptvalg (KS1), før regjeringen konkluderer om hvilket alternativ som bør velges.

Den eksterne kvalitetssikringsrapporten vurderer at det er lite som tilsier at prosjektet er i tidsnød. Dette muliggjør tid til en KS1.

Når KS1 foreligger, vil regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Flertallet viser til tidligere behandling av håndteringen av U-864, og at regjeringens nåværende vurdering fraviker vurderingen fra partiene bare 6 måneder tidligere.

Flertallet peker på at regjeringens opplegg kan medføre utsettelse i lang tid. Flertallet mener dette vil være uakseptabelt med tanke på den risikoen ytterligere lekkasjer av kvikksølv representerer. Flertallet mener at regjeringen påtar seg et stort ansvar og utsetter miljøet for unødig risiko.

Flertallet minner om at høringene understreket at heving/fjerning var både mulig og forsvarlig,

og at tildekking vil kunne medføre stor miljørisiko. Flertallet har derfor med bekymring merket seg de signalene regjeringen gir om endret strategi gjennom sin orientering om videre behandling av saken:

«Det er en risiko for at man selv etter en gjennomføring av et forprosjekt for heving av U-864 ikke vil ha et alternativ som tilfredsstillende samlede miljøhensyn, og er akseptabelt med tanke på styring, risiko og kostnader.»

Flertallet avviser en slik endret strategi og avviser tildekking som metode.

Flertallet mener operasjonen som Mammoet har foreslått – og fått foreløpig kontrakt på – vil fjerne kvikksølvet på en tryggest mulig måte og med de ressursene som er nødvendige for å sikre god framdrift.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen slutføre forhandlingene med Mammoet Salvage slik at heving av U-864 og fjerning av kvikksølv om bord kan gjennomføres i henhold til utlyst og gjennomført anbudsrunde. Stortinget legger til grunn at prosjektet gjennomføres sommeren 2011.»

Flertallet har med interesse merket seg den siste utvikling i saken. Under besøk i Solund 19. mai 2010 ble det fra statsministeren understreket at målet er at ubåten skal opp. I spontanspørretimen i Stortinget 26. mai 2010 ble det fra fiskeri- og kystministeren klart bekreftet at statsråden var enig med statsministeren. Fra referatet hitsettes følgende:

«Knut Arild Hareide (KrF) [11:08:19]: Eg ser fram til debatten i neste veke om denne viktige saka, men eg synest det er veldig viktig at me før denne debatten får avklart om fagstatsråd Berg-Hansen er enig med statsministeren. Statsministeren sa altså på TV 2 19. mai, at han var einig med lokalbefolkninga i at båten skulle hevast. Han brukte orda skal hevast, og han la til: så fort det er fagleg forsvarleg.

Og da er mitt spørsmål, for dette er ein viktig føresetnad for vår debatt: Er det slik at òg fagstatsråden er einig i at u-båten skal hevast?

Statsråd Lisbeth Berg-Hansen [11:09:06]: Fagstatsråden er enig med statsministeren. Ja.»

Flertallet har merket seg svarene som er kommet på spørsmål 6–11 fra komiteen, datert 26. mai 2010, og derved altså samme dag som spørretimen. I svar på spørsmål 9 ii opprettholder statsråden proposisjonens varsel om forstudie som inneholder alternativene; nullalternativ, tildekking, heving og et alternativ som inneholder et alternativ der heving og tildekking kombineres.

Flertallet tolker statsrådens svar i Stortingets spørretime slik at om regjeringen terminerer kontrakten med Mammoet Salvage og deretter igangsetter en

forstudie med etterfølgende KS1, gjelder det utelukkende heving for å fjerne utbåt U-864 og for å fjerne kvikksølvet i ubåten. Etter flertallets syn har transport- og kommunikasjonskomiteens høring vist at en slik ny utredning av hevingsalternativet er unødvendig og utelukkende vil skape forsinkelse med tilhørende usikkerhet.

Medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet syner til forslaget i Prop. 81 S (2009–2010) og brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap, datert 23. mars 2010, om saka.

Desse medlemmene syner og til at komiteen har gjennomført høyring om saka 27. april 2010.

Desse medlemmene viser til at regjeringa i proposisjonen foreslår å redusere løyvinga over kap. 1062 post 21 med 620 mill. kroner som følge av at arbeidet med å fjerna forureiningsfaren frå U-864 vil bli noko seinka. Fiskeri- og kystdepartementet har fått utarbeidd ekstern kvalitetssikring (KS2) som viser stor visse knytt til fleire tilhøve med den planlagde hevinga. Rapporten konkluderer med at prosjektet ut frå føreliggjande planar ikkje er godt nok førebudd, og at det er høg risiko knytta til arbeidsomfang, kontraktstilhøve og styringsevne.

Desse medlemmene er i brev av 23. mars 2010 frå fiskeri- og kystministeren til presidentskapet i Stortinget gjort kjent med den kontakten som har vore mellom Kystverket og Mammoet Salvage om endringar i kontrakten. Desse medlemmene merkar seg fiskeri- og kystministeren si vurdering av at dei justeringane ein har gjort i kontrakten ikkje endrar heilskapen i det biletet som vert gjeve i KS-rapporten. Desse medlemmene vil også peika

på at det i anbudsregelverket vert sett grenser for kva endringar som kan gjerast i ei kontrakt etter at ein anbuds konkurranse er avslutta.

Desse medlemmene syner til regjeringa sitt opplegg med å gjennomføra ein forstudie og ekstern kvalitetssikring av konseptval (KS1). Regjeringa vil koma attende til Stortinget med saka på eigna måte. Desse medlemmene føreset at det vert gjeve informasjon om status og framdrift for arbeidet i statsbudsjettet for 2011.

Både av omsyn til tryggleik, dei produktive hav- og kystområda og folk som lever langs kysten må ubåtvraket handterast på ei miljømessig best mogleg måte. Me har ikkje råd til å utsetja miljøet for risikoen ved ein mislukka hevingsoperasjon. Det ansvarlege no må vera å skaffa oss den kunnskapen me manglar før me går vidare. Ved å gå breiare ut i søket etter løysingar, og djupare inn i kvalitetssikringa av dei konseptane som vert valde, meiner desse medlemmene at me vil finna gode måtar å gjennomføra hevinga på. Desse medlemmene syner til at det i høyringa 27. april 2010 kom fram fleire interessante tilnærmingsmåtar som det vil vera vel verdt å få greidd ut nærare.

Desse medlemmene meiner kvikksølvlasta må fjernast med ein så liten risiko som mogleg, og med dei ressursane som er naudsynte for å sikra ei god framdrift. Regjeringa si avgjerd om heving står fast, noko også statsministeren stadfesta på reise på Vestlandet 19. mai i år, og seinast stadfesta av fiskeri- og kystministeren i spørjetimen i Stortinget den 26. mai i år.

Desse medlemmene har ikkje merknader ut over dette, og sluttar seg til framlegget til endringar i statsbudsjettet for 2010.

Desse medlemmene foreslår:

«I statsbudsjettet for 2010 gjøres følgende endring:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1062		Kystverket:	
	21	Spesielle driftsutgifter, nedsettes med fra kr 740 700 000 kroner til kr 120 700 000»	620 000 000

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er kjent med følgende resolusjon fra Hordaland Arbeiderpartis fylkesårs-møte i 2010:

«7) U-864-Kvikksølvet må bort nå

Regjeringa har beslutta å utrede den planlagte hevinga av kvikksølvet og vraket av U-864 utenfor Fedje i Hordaland grundigere. Hordaland Arbeiderparti kan forstå at de alvorlige innvendingene som er reist i rapporten frå Transportøkonomisk institutt og Dovre Group, treng nærmere vurdering. Vedtaket er

begrunna i ei kvalitetssikringsrapport fra Transportøkonomisk Institutt og Dovre Group som vart levert før jul. Hordaland Arbeiderparti krev at ei heving skal skje med så liten risiko som overhodet mulig.

Hordaland Arbeiderparti ber regjeringa stoppe vidare utredning av det reine tildekkingsalternativet.

Hordaland Arbeiderparti vil samtidig understreke at den nevnte rapporten ikke konkluderer med at heving er mindre gjennomførbart. Kvalitetssikringsrapporten gir inga vesentlig ny informasjon som kan rokke ved dette faktum.

Hordaland Arbeiderparti vil minna regjeringa om at det er gått 7 år siden vraket av U-864 vart lokalisert

på havbotnen ved Fedje. Kvikksølvlekkasjen fra lasta er nå regnet til om lag 3 kilo i året. Det er i seg selv urovekkende, og ingen kan heller garantere at ikke lekkasjen raskt kan auka dramatisk.

Hordaland Arbeiderparti krev at kvikksølvlasta vert fjerna raskt på en tryggest mulig måte og med de ressursene som er nødvendige for å sikre en god framdrift.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har vidare merket seg følgende fra den fremlagte norske oversettelsen av rapporten fra Lloyd:

«Det er gjennomført en evaluering for å vurdere om berging av ubåtvraket U-864 fra havbunnen er teknisk gjennomførbart. På grunn av den spesielle lasten er det avgjørende at bergningsaktivitetene ikke bidrar til å øke miljøtrusselen. Mammoet Salvages plan, som er utarbeidet som et konsept, bygger på informasjon fra norske myndigheter, offentlig tilgjengelig informasjon og annen relevant informasjon. I tillegg er nøkkelpersoner intervjuet. Lloyds Register konkluderer med at den foreslåtte planen er teknisk gjennomførbart. Utstyret og teknikkene som er foreslått benyttet, er vurdert som tilgjengelig og velprøvet teknologi. Hva operasjonens kompleksitet angår vil vi rangere dette prosjektet blant nåværende infrastrukturprosjekter innenfor subsea olje og gass gasssektoren.»

Disse medlemmer har merket seg Mammoets klare understrekning av at på det nåværende stadium i prosessen er forberedelser, planer, organisering og styring som vanlig i slike oppdrag, og derved også betryggende i forhold til miljørisiko knyttet til hevingsoperasjonen.

Disse medlemmer har merket seg at Mammoet oppgir at de alt på dette tidspunkt (sommeren 2010) har brukt betydelige ressurser på forberedelser for den endelige gjennomføringen av oppdraget.

Disse medlemmer har merket seg at Mammoet i uke 18 har bekreftet sin uttalelse fra høringen, og har gitt en økonomisk garanti for at prosjektet ikke skal overskride 650 mill. kroner dersom prosjektet vedtas.

Disse medlemmer har merket seg at det kan være mulig å bruke andre metoder enn heving av ubåten for å fjerne kvikksølv, men også at dette vil kreve mer utredning, ny anbudsrunde og ny kvalitets-sikring som vil innebære en uavklart utsettelse av prosjektet.

Disse medlemmer har vidare merket seg forsikringer fra både forrige og nåværende statsråd om at det ikke står på pengene. En eventuell kostnadsbesparende effekt av å undersøke muligheten for å kunne gjennomføre alternative løsninger for fjerning av kvikksølv til en noe lavere pris enn ved berging, har derfor etter disse medlemmers oppfatning liten betydning. En slik mulig effekt har liten

betydning i forhold til den store samfunnsøkonomiske gevinsten ved å gjennomføre operasjonen som planlagt sommeren 2011 med en forsvarlig metode og innenfor en planlagt kostnadsramme som Kystverket og Fiskeri- og kystdepartementet tidligere har akseptert som fullt ut forsvarlig. Disse medlemmer har likevel merket seg at regjeringen i proposisjonen side 4 viser til løsning som er «akseptabelt med tanke på styring, risiko og kostnader».

Disse medlemmer har også merket seg at regjeringen på en tydelig måte på nytt bringer tildekking inn i bildet som et alternativ til heving/fjerning og viser igjen til de høringer om saken som ble gjennomført 6. mars 2007 og 16. april 2007 i forbindelse med behandling av Dokument nr. 8:33 (2006–2007) fra Fremskrittspartiets representanter Per Sandberg, Bård Hoksrud, Tord Lien og Arne Sortevik.

Disse medlemmer anbefaler at både Riksrevisjonen og kontroll- og konstitusjonskomiteen ser nærmere på når og hvordan norske myndigheter ble varslet om kvikksølvlasten og hvordan denne informasjonen ble fulgt opp.

Disse medlemmer peker derfor på at det i statsbudsjettet for 2010 ikke gjøres endringer på kap. 1062 post 21, men at samlet bevilgning på 630 mill. kroner til prosjektet videreføres. Disse medlemmer forutsetter at ytterligere bevilgninger til hevingsoperasjonen dekkes over statsbudsjettet for 2011.

Disse medlemmer har merket seg følgende fra saken:

«Å utrede hevingsalternativet ytterligere bør derfor ses i sammenheng med andre mulige tiltak som kan gi en miljø- og risikomessig god løsning. Det er en risiko for at man selv etter en gjennomføring av et forprosjekt for heving av U-864 ikke vil ha et alternativ som tilfredsstiller de samlede miljøhensyn, og er akseptabelt med tanke på styring, risiko og kostnader.

Regjeringen vil derfor igangsette en forstudie og deretter en KS1 som inneholder følgende fire alternativer: nullalternativet, tildekking, heving og et alternativ der heving og tildekking kombineres. Ved også å inkludere tildekking og et alternativ der heving og tildekking kombineres, øker sannsynligheten for at man står samlet sett igjen med tilfredsstillende alternativ for håndtering av kvikksølvforurensningen. Nullalternativet vil tjene som et referansealternativ som de andre konseptene kan sammenliknes med.»

Disse medlemmer ser på disse uttalelsene som et klart forhåndsvarsel fra regjeringen om at den er på vei tilbake til hel eller delvis tildekking som løsning slik regjeringen opprinnelig gikk inn for i januar 2007. Disse medlemmer minner om at statsminister Stoltenberg under besøk på årsmøtet i Hordaland Arbeiderparti i mars 2007 sa at «det haster med tildekking» (ref. bt.no 18. mars 2007).

Forslag fra mindretall**Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:**

I statsbudsjettet for 2010 gjøres følgende endring:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1062		Kystverket:	
	21	Spesielle driftsutgifter, nedsettes med fra kr 740 700 000 kroner til kr 120 700 000	620 000 000

Komiteens tilråding

Tilrådingen fra komiteen fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og råår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Stortinget ber Regjeringen slutføre forhandlingene med Mammoet Salvage slik at heving av U-864 og fjerning av kvikksølvet om bord kan gjennomføres i henhold til utlyst og gjennomført anbudsrunde. Stortinget legger til grunn at prosjektet gjennomføres sommeren 2011.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. mai 2010

Knut Arild Hareide

leder

Arne Sortevik

ordfører

Vedlegg**Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap, datert 23. mars 2010****Prop. 81 S (2009-2010) Håndtering av ubåten U-864**

Det vises til ovennevnte proposisjon fremmet for Stortinget den 5.3. 2010. I proposisjonen foreslås det at bevilgningen på kap. 1062 post 21 for 2010 nedsettes med 620 mill. kroner til 10 mill. kroner for å dekke kostnadene til å gjennomføre en forstudie og KS1 knyttet til fire ulike alternativer i forhold til arbeidet med å fjerne forurensningsfaren fra ubåtvraket U-864.

Det har vært oppslag i media om at det har vært en kontakt mellom Kystverket og det nederlandske selskapet Mammoet Salvage i etterkant av fremleggelsen av KS2-rapporten fra Dovre Group og Transportøkonomisk institutt av desember 2009 om heving av ubåtvraket U-864. Det er i oppslagene vist til at det er inngått en ny kontrakt mellom partene. Det har vært vist til at Stortinget ikke har fått alle opplysninger i sakens anledning på bakgrunn av denne kontakten. Jeg vil derfor kort orientere om hva som har skjedd i denne forbindelse.

Kontrakten mellom Kystverket og Mammoet Salvage gav begge parter adgang til å si opp kontrakten dersom regjeringen ikke hadde anbefalt kontrakten overfor Stortinget eller Stortinget ikke hadde godkjent den innen 31.12.2009. Departementet ba i desember 2009 Kystverket som kontraktspart å avklare med Mammoet Salvage muligheten for å justere dette kontraktsfestede tidspunktet. Bakgrunnen var at Stortinget ikke ville få seg forelagt saken før etter 31.12.2009. Gjennom dialogen mellom Kystverket og Mammoet Salvage ble det avklart mot slutten av desember 2009 at det er enighet mellom par-

tene om at tidspunktet justeres til 31.12.2010 i påvente av den politiske behandlingen av saken.

Fiskeri- og kystdepartementet fikk tidlig i mars 2010 opplyst at det var en etterfølgende dialog mellom partene hvor det også ble vurdert andre endringer i kontrakten ut over justeringen av det ovennevnte tidspunktet. På spørsmål fra departementet etter preseoppslagene har Kystverket opplyst at det etter dialog mellom partene ble utformet et nytt kontraktsfor-
slag. Dette er undertegnet av Mammoet Salvage og i følge Kystverket oversendt etaten 2. mars 2010. I dette utkastet er enigheten fra desember 2009 om justering av tidspunkt tatt inn. Det er i tillegg også tatt inn en utvidet garanti, en nærmere omtale av hva som skal betegnes som tredjemannsavtaler, en presisering av force majeure klausulen, samt at det også er foretatt enkelte mindre presiseringer på bakgrunn av KS2-rapporten. Hovedstrukturen i prosjektet er ikke endret. Oppsigelsesklausulen er videreført slik at kontrakten krever regjeringens anbefaling og Stortingets samtykke innen 31.12.2010. Kontrakten er ikke undertegnet av Kystverket.

KS2-rapporten om heving av U-864 avdekker gjennomgående svakheter i prosjektet. De justeringer som er foretatt i kontrakten endrer ikke helhetsbildet knyttet til dette. Jeg er av den oppfatning at departementet burde vært informert om og gitt aksept til nevnte prosess mellom Kystverket og Mammoet Salvage. For den videre behandling av saken berører imidlertid ikke denne prosessen regjeringens forslag i Prop. 81 S (2009-2010). Som det fremgår av proposisjonen er det ut fra en samlet vurdering grunnlag for å konkludere med at ytterligere utredninger av den videre håndtering av U-864 bør gjennomføres før endelig beslutning tas.

