Representantforslag nr. 23

(2008–2009)

fra stortingsrepresentantene Jon Jæger Gåsvatn, Ulf Leirstein, Vigdis Giltun, Kåre Fostervold og Arne Sortevik

Dokument nr. 8:23 (2008–2009)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jon Jæger Gåsvatn, Ulf Leirstein, Vigdis Giltun, Kåre Fostervold og Arne Sortevik om å få utbedret terskelproblematikken i Ringdals-/Iddefjorden

Til Stortinget

BAKGRUNN

Iddefjorden er en grensefjord mellom Norge og Sverige. Den strekker seg fra herregården Berby i sør til Halden i nord, der den går over i Ringdalsfjorden. Iddefjorden er en av Sveriges to terskelfjorder. En terskelfjord er grunnere ytterst enn lenger inn i fjorden. Seilingsleden har tre trange og grunnere terskler fra Hummerholmegrunn (Sponvikaskansen) gjennom Svinesund og Bjällvarpet/Seläter som er 2,9 km lang, mens resten av seilingsleden på 8,1 km er dyp og bred. I de tre områdene ønsker Halden havnevesen og Kystverket å øke seilingsdybden fra 9 til 12 meter.

Grensen for skip som kan gå inn fjorden til Halden er nådd. Trenden innen store offshore- og energiprosjekter er bygging og bruk av større skip. I Norge er sjøveien inn til Halden klassifisert som skipsled av nasjonal betydning (hovedled). For å sikre konkurranseevnen og utviklingsmulighetene for de store industribedriftene i Halden, er det nødvendig å utdype tre terskler i Ringdalsfjorden både av sikkerhetsmessige grunner og slik at det er mulig å ta imot større skip som kan utnytte sin lasteevne. Det vil også være av betydning for Halden havn generelt. Spesielt bekymringsfullt er situasjonen for bedriften Nexans Norway AS (tidligere Alcatel) som med sine nærmere 600 ansatte blant annet produserer sjøkabler. Bedriften har i dag en omsetning på godt over 2 mrd. kroner. Det blir stadig vanskeligere for bedriften å få fraktet disse kablene ut sjøveien på de spesialfartøyene som kunden stiller opp med. Det kreves i dag dispensasjon nesten for hvert skip som skal inn til bedriften og en ser stadig større fartøy, spesielt for prosjekter i USA. I perioden 1995–1999 økte gjennomsnittsstørrelsen på skip som passerte Svinesund med 100 pst., og bruttotonnasjen økte med 500 pst. Skipsstørrelsen har for lengst nådd den maksimale tonnasjen som kan bruke farleden. Norske Skog Saugbrugs lenger inne i Iddefjorden er også en bedrift som vil nyte godt av en dypere farled, ved at fartøyenes lasteevne kan utnyttes bedre, og at bedriften dermed får reduserte transportkostnader. Hvis disse to hjørnesteinsbedriftene i Halden taper i konkurransen, vil det få dramatiske konsekvenser for kommunen, Østfold fylkes industrinæring og også norsk eksportindustri. Den produksjon og utviklingsvirksomhet som foregår ved Nexans gjør bedriften til en av Østfolds største og viktigste høyteknologibedrifter innen industrivirksomhet.

Det går nesten ikke en uke mellom hver gang en hører om at Nexans har halt i land en ny stor kontrakt i land verden rundt. Nexans produserer flere hundre kilometer sjøkabler og umbilicals til offshoreindustrien årlig, og skipene som henter ferdig kabel på Knivsø i Halden blir stadig større. Hittil har ikke bedriften tapt oppdrag på grunn av dette, men bedriften frykter at hvis den skal bli nødt til å foreta omlasting et annet sted, vil det svekke dens konkurranseevne.

Utarbeidelse av konsekvensanalyse

Kystverket 1. distrikt, Halden havnevesen og industribedriftene i Halden arbeidet allerede på slutten av 1990-tallet med planer om å utdype tersklene i Ringdalsfjorden for å få større skip inn til Halden. Det ble gjennomført en konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven med daværende Kystverket

1. disktrikt som tiltakshaver. Selve konsekvensutredningen var på høring i 2002.

I samråd med svenske myndigheter og i samsvar med FNECE-konvensjonen om konsekvensutredninger i grenseoverskridende sammenheng (Espoo-konvensjonen), ble det bestemt at konsekvensutredningen også skulle omfatte miljøvirkninger på svensk side av grensen. Kystdirektoratet la i samarbeid med Naturvårdsverket i Sverige opp til en utredningsprosess som skulle oppfylle både svensk og norsk lovverks krav til miljøutredninger.

Når utredningsplikten var oppfylt, skulle beslutning om man skulle gi tillatelse til utvidelsen i Norge, fattes i henhold til havne- og farvannsloven (under fiskeriministerens myndighetsområde). I brev av 20. januar 2000 fra den svenske miljøministeren til den norske miljøvernministeren kom det fram at den svenske regjeringen hadde besluttet at spørsmålet om tillatelse til utvidelse av farleden i Iddefjorden skulle avgjøres av *regjeringen* i medhold av kap. 17 i den svenske miljöbalken (miljøloven). Svenske myndigheter har i planprosessen vært kritiske til tiltaket og ment at det ville kunne ha negative konsekvenser for miljøet. Kystverket og alle norske høringsinstanser har gitt uttrykk for at det er både samfunnsøkonomisk og miljømessig riktig å gjøre noe med farleden.

I Kystverkets handlingsprogram 2002–2011 ble utbedringen av innseilingen til Halden omtalt. Målet med prosjektet var blant annet at fartøy som seiler inn til Halden skulle kunne øke sitt dyptgående fra 7,3 meter til 10,3 meter. Drøyt halvparten av de påtenkte inngrepene ville måtte gjennomføres på svensk grunn, ettersom riksgrensen mellom Sverige og Norge går midt i sundet. Kystdirektoratet vurderte det slik at svenske myndigheter ikke ville gå inn for prosjektet og at en videreføring av prosessen ville kreve store ressurser. På den bakgrunn anbefalte Kystdirektoratet at prosjektet og planarbeidet er stoppet fra Kystverkets side. Kystverket har ikke tiltaket med som prioritert tiltak i Kystverkets handlingsprogram 2006–2015.

Østfold fylkeskommune har gjennom behandlingen av konsekvensutredningen anbefalt at farleden blir utvidet slik Kystverket 1. distrikt har foreslått. Østfold fylkeskommune har tatt opp saken ved flere anledninger i dokumenter og også i møter med enkelte statsråder i den senere tid. Etter det forslagsstillerne erfarer, er ikke saken behandlet politisk av den nye regjeringen.

Nytte-/kostanalyse

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjennom sin nytte-/kostanalyse påvist flere nyttegevinster ved å gjøre farleden dypere. Foruten å sikre utviklingen av de to eksisterende bedriftene Norske Skog Saugbrugs og Nexans som benytter sjøtransport i dag, pekes det på nye bedriftsetableringer som vil benytte sjøtransport i godstransport til eller fra bedriften, og Halden havns muligheter som avlastningshavn for Oslo havn når det gjelder importvarer.

Fordeler og ulemper ved tiltaket

Iddefjorden var i mange år sterkt forurenset av utslipp fra Norske Skog Saugbrugsforeningen i Halden. Fjorden var i 1970-årene biologisk død. Rensetiltak ble først satt i gang i 1980-årene, og fjorden fikk livet tilbake etter at celluloseproduksjonen ble stanset på Saugbrugs tidlig på 1990-tallet. Svenske politikere har ikke vært villige til å fjerne tersklene under havoverflaten av frykt for at forurensningen skulle spre seg langs svenskekysten og til skjærgården.

Ifølge konsekvensutredningen fra 2002 vil tiltaket sannsynligvis være et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt, med store positive konsekvenser for næringslivet i Halden; først og fremst Nexans Norway og Norske Skog Saugbrugs, men også for næringslivet for øvrig og for Halden kommune. Tiltaket vil også ha stor betydning for sjøverts ferdsel og vil innebære en bedring av sikkerheten i farleden.

De viktigste negative konsekvensene er trolig knyttet til bunnfaunaen i fjorden, strømhastighet i naturmiljø, og oppvirvling av sedimenter i Halden havn. I tillegg vil det være ulemper for sjøørret inntil beitemuligheter er reetablert, samtidig som det er usikkert hvordan bedrede oksygenforhold vil virke på eksisterende miljøgifter som finnes (på dypet) i fjorden.

De negative konsekvensene er først og fremst knyttet til anleggsfasen og noen år deretter. Sverige vil ikke ha særlige fordeler av tiltaket. Fra svensk side er det også knyttet usikkerhet til noen av de naturfaglige forholdene, spesielt hvilken virkning endret strømhastighet vil kunne få for trekantmark (på revene) og for forurensning.

Iddefjorden er en av Sveriges to terskelfjorder. Svenske miljøvernmyndigheter har på denne bakgrunn uttrykt sterk motstand mot ethvert fysisk inngrep.

I forbindelse med konsekvensutredningen i 2002 ble det lagt til grunn mudringsarbeider i størrelsesorden 40 000 m³ og sprengningsarbeider i størrelsesorden 38 000 m³. Massene er planlagt deponert ved Nexans fabrikker. Senere er det utviklet ny teknologi som kanskje gjør det mulig å unngå bruk av sprengstoff. Ved å benytte wire- og diamantsaging over og under vann vil massene kunne fjernes på en mer skånsom og langt mer miljømessig god måte.

Forholdet til Sverige

Fra norsk side har det vært reagert på at svenske myndigheter har båndlagt betydelige land- og sjøområder langs riksgrensen, uten at norske myndigheter og interessenter for øvrig er rådført eller orientert un-

derveis. Mens det fra svensk hold rettes kritikk mot at norske myndigheter overhodet kan finne på å ville tillate planlagte farledsutvidelser, når det tilsynelatende er knyttet så stor usikkerhet til fremtidige livsvilkår for marinbiologi og marinfauna.

I Norge er sjøveien inn til Halden klassifisert som hovedled, og utdypingstiltaket er ikke vurdert som et ekstraordinært prosjekt. I Sverige er det derimot sjøbunnen som er underlagt mest oppmerksomhet, ved at enkelte forekomster vurderes å ha riksinteresse.

I Norge er det regionale sektormyndigheter som gjennom særskilt behandling med hensyn til de respektive sektorlover gir nødvendig godkjenning. I Sverige skal derimot regjeringen foreta en totalvurdering av tiltaket i første instans.

Basert på ovennevnte er det ingen overraskelse at norske myndigheter i hovedsak finner at foreliggende konsekvensutredning er tilfredsstillende, mens svenske myndigheter har pekt på flere forhold som må rettes opp før utredningen danner nødvendig beslutningsgrunnlag. Med bakgrunn i svensk utredningsplikt er det derfor mest hensiktsmessig at en forholder seg til de respektive lands myndigheter når det gjelder utarbeidelse av et forbedret beslutningsgrunnlag.

Det vil være nødvendig med godkjenning i tråd med svensk lovgivning. I første instans betyr det "laglighetsprovning" av den svenske regjeringen, jf. kap. 17 § 3 i miljøbalken. Omfanget av behov for justeringer/tilleggsvurderinger er ikke klarlagt i detalj eller vektlagt, men oppsummert i Kystdirektoratets sluttdokument gjennom en ikke uttømmende liste.

Nasjonal transportplan 2010–2019

Forslagsstillerne har merket seg at fiskeri- og kystministeren i svar til skriftlig spørsmål fra representanten Arne Sortevik den 21. mai 2008 uttalte at prosjektet ville bli vurdert i forbindelse med utarbeidelsen av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010–2019. Forslagsstillerne er imidlertid av den oppfatning at dette er en så spesiell sak at den krever særskilt behandling. Tiltaket har tidligere inngått i nasjonalt planverk, men ble tatt ut fordi det hadde store grenseoverskridende effekter, og at videreføring av prosessen på den bakgrunn ville kreve betydelige ressurser. Det er derfor ingen garanti for at tiltaket vil bli prioritert eller gjennomført selv om det skulle inngå som en del av den varslede stortingsmeldingen.

Status i Kystverket

Kystverket anser at saken er ferdig utredet i henhold til norsk lovgivning, og har ikke gjort noe med saken i forbindelse med Nasjonal transportplan. Ifølge Kystverket er dette nå en politisk sak, og hvis Kystverket skal jobbe videre med saken, må dette skje etter politisk påtrykk.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen foreta de nødvendige konsekvensutredninger og sikre et beslutningsgrunnlag som trengs for å tilfredsstille norske og svenske krav, slik at nødvendige utbedringer kan gjennomføres i farleden i Ringdalsfjorden inn til Halden havn.

12. desember 2008