



Representantforslag nr. 68

(2008–2009)

fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Ketil Solvik-Olsen
og Tord Lien

Dokument nr. 8:68 (2008–2009)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Ketil Solvik-Olsen og Tord Lien om å tillate oljeomlastning av russisk olje og gassprodukter i Bøkfjorden ved Kirkenes

Til Stortinget

BAKGRUNN

Kirkenes har i århundrer, men ikke minst i de siste 20 årene, spilt en avgjørende rolle som det nasjonale bruheadet for Norges samarbeid med Russland.

Det beregnes at havnen i Kirkenes omsetter for nærmere 1 mrd. kroner årlig, inklusive bunkers og utleggsomkostninger. Det har i snitt vært ca. 800 anløp av russiske skip i året til Kirkenes havn de siste 15 år, hvorav ca. 16 000 sjøfolk er avmønstret via Kirkenes i 2006.

Havneforholdene i Kirkenes er særdeles gode, ikke bare for Kirkenes havn, men for hele den delen av fjorden som ligger i Sør-Varanger kommune. Disse forholdene gir muligheter til å utvide våre handelsforbindelser med Russland blant annet gjennom olje- og gassomlastning.

Utviklingen og produksjonen av olje og gass på russisk sokkel sør for Novaja Zemlja, som er meget grunt farvann, utløste tidlig interesse for å få på plass en tilfredsstillende løsning for omlastning av olje og gass. Dette med bakgrunn i mangelen på kapasitet av isfrie havner i Russland og at utvinningsområdene både er grunne og har is store deler året, mange av havnene egner seg heller ikke da de ligger i militært område.

Det ble derfor tidlig naturlig å se på mulighetene i Finnmark, og etter grundige faglige vurderinger fant man ut at havneforholdene i Kirkenes er best egnet fordi:

- vindmålinger fra Avinor viser at dette er regionens smuleste farvann
- statslosene regner Korsfjorden, Bøkfjorden og Varangerfjorden som isfrie av statslosene
- skip fra 350 000 dwt uten problemer kan anløpe
- kirkenes har den havne- og serviceinfrastruktur som kreves
- avstanden mellom Russland og Norge er kort
- mulighetene for flerbruk og synergier er betydelig større enn alternativene.

Med bakgrunn i disse faglige konklusjonene kom signalene raskt fra russisk side om at de ønsket å se nærmere på forholdene, og da i særdeleshet Kirkenes havn.

Allerede i 2002 kom ShipCargo Kirkenes på banen og startet prosjektering av oljeomlastning i Bøkfjorden. Sør-Varanger kommune inngår i 2003 en avtale med rederiet Bergersen om omlastning etter at Statens forurensningstilsyn (SFT) kommer med innspill om at det kun kan bli gjort avtale med én aktør. Avtalen opphører noe senere uten at man er kommet nærmere aktivitet eller har påbegynt konsekvensutredning.

I løpet av 2005 får to selskaper med lokal forankring tillatelse til å gjøre STS (Ship to Ship) omlastinger ved Reinøy i Bøkfjorden. Det blir utført 10 omlastinger av kondensat i løpet av vinteren 2005, men man får avslag på søknad til SFT om flytting fra Reinøy tvers over fjorden til Korsfjorden. Kystverket, derimot, er mye mer imøtekommende og bruker sin fagkunnskap på området.

Sommeren 2006 får de lokale selskapene en kontrakt om FSO (Floating storage offloading) i samarbeid med store internasjonale olje- og gassaktører om omlastning for 15+5+5 år. Det ble til slutt et samarbeid mellom russiske, amerikanske og norske interesser som inngikk i kontraktanbudet, i seg selv et unikt pilotprosjektsamarbeid som kunne virke som en avspennings- og utviklingsfaktor i regionen.

Denne kontrakten ville gitt en daglig omsetning for næringslivet og kommune på ca. 700 000 kroner pr. døgn eller 255 mill. kroner i året, eller ca. 6.4 mrd. kroner over 25 år. Kontrakten ville vært den tredje største industriavtalen Finnmark har hatt, kun Snøhvit og Goliat er større.

Med en etablering av en FSO i full drift ville det gitt ca. 110 nye årsverk. Brorparten av disse ville være i direkte forbindelse med den daglige drift. Sør-Varanger kommune ville alene bli tilført ca. 250 mill. kroner inklusive skatter og avgifter. I tillegg kommer den økte omsetning for det øvrige næringsliv og serviceapparat. Uten avtalen kan det trygt sies at Sør-Varanger kommune har gått glipp av 250 arbeidsplasser.

Etablering av oljeomlastning i Varangerfjorden er av lønnsomhetshensyn avhengig av FSO-løsning og helårig drift. FSO-løsning krever konsekvensutredning, og kommunen bestilte derfor konsekvensutredning og tilhørende planforslag. Før konsekvensutredningen var ferdig, fikk imidlertid Kirkenes Transit avslag fra SFT på søknad om helårige omlastinger av kondensat vinteren 2006. Et avslag som i hovedsak begrunnes med at Bøkfjorden/Korsfjorden har status som "nasjonale laksefjorder".

Selskapet anker avgjørelsen om helårige omlastinger til Miljøverndepartementet i 2007. I stedet for å gi ShipCargo Kirkenes en tillatelse om helårig drift, gir Miljøverndepartementet tillatelse i august 2008, men uten helårig drift. Denne avgjørelse ankes av ShipCargo Kirkenes i august 2008, og det foreligger ikke et svar fra Miljøverndepartementet.

SFT og Miljøverndepartementet bruker ulike begrunnelser for sine avslag. Miljøverndepartementet gir imidlertid tillatelse til STS for perioden oktober til juni, noe man for øvrig ikke har søkt om. Hensynet til "nasjonale laksefjorder" og eventuell mindre isdannelse eller sørpe brukes som argumentasjon for å stoppe et pilotprosjekt med samarbeid mellom russiske, amerikanske og norske aktører, med en omsetningsramme på 6.4 mrd. kroner.

Da ordningen med vern som "Nasjonal laksefjord" ble etablert, var intensjonen å styrke landets villaksbestander. Status som nasjonal laksefjord har ikke vært ment for å legge hindringer i veien for annen næringsvirksomhet i fjordområdene dersom disse ikke kan finnes å være til ulempe for villaksen. Det har tvert imot ved gjentatte anledninger fra Miljøverndepartementets side blitt slått fast at skipsfart uhindret skal kunne drives i nasjonale laksefjorder. Flere av de travleste havnene i Norge ligger i fjorder med status som nasjonal laksefjord, for eksempel Trondheimsfjorden, Sognefjorden og Vefsnfjorden.

Avslaget på oljeomlastning i Bøkfjorden/Kirkenes har ført til at man har flyttet deler av omlastingene av kondensat til Honningsvåg, med de økonomiske be-

lastninger og den økte miljørisiko dette har medført. Blant annet er dette området utsatt for langt dårligere vind- og værforhold og en økt risiko for oljeutslipp. I tillegg har transporten av olje og gass langs Finnmarkskysten på grunn av dette vedtaket økt med 40 pst. Det ble heller ikke tatt med i betraktningen at man ved en oljeomlastning i Bøkfjorden ville fått på plass landets beste operative oljevernberedskap, som kunne blitt benyttet i krisetilfeller i Varangerfjorden og hele Øst-Finnmark.

De involverte aktører har tatt vern av miljøet svært alvorlig, og har ligget over de krav som har blitt stilt av SFT. Miljøfordelene ved en flytting til Bøkfjorden er mange:

- Oljetankerne trekkes inn i smult farvann under kontrollerte forhold
- Man vil begrense behovet for omlasting i åpent hav/rom sjø
- Kystnær trafikkmengde av olje- og gasstankere langs kysten av Finnmark ville blitt redusert i størrelsesorden 40 pst.
- Behovet for omlasting i islagte fjorder i Russland fjernes
- Omlastingen vil foregå med det ypperste av utstyr og teknologi
- Beredskapen økes i regionen generelt, og taubåtbereidskapen spesielt.

Med tanke på at stadig nye deler av den delen av Barentshavet som ligger innenfor russisk økonomisk sone nå blir åpnet og tilgjengelig for oljeaktivitet, kan man spørre seg hvorfor Regjeringen har valgt å stoppe dette prosjektet. Det burde være naturlig å søke å få etablert et nærmest mulig samarbeid mellom russiske og norske næringsaktører og russiske og norske miljøvernmyndigheter. Med tanke på at den russiske aktiviteten i våre nærområder vil øke, burde det være et mål å få til en overføring av norsk HMS-tankegang til russerne.

Forslagsstillerne mener at SFT og Miljøverndepartementets behandling av saken er meget urovekkende ved sine avslag, og at de misbruker "nasjonal laksefjord" som argument for å stoppe en etablering av industri og arbeidsplasser i Bøkfjorden/Kirkenes gjennom olje- og gassomlastning.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende:

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen omgjøre avslag på søknad om helårig drift for olje- og gassomlastning med FSO i Bøkfjorden/Korsfjorden.

30. mars 2009