

Erfaringer fra Stavanger Interkommunale Havn IKS

Av Bjørn Helgøy

Bjørn Helgøy er havnedirektør i SIH

Innlegg på seminar 28. november 2000.

Takk for at jeg har fått anledning til å fremme noen synspunkter på problemstillinger og utfordringer knyttet til forurensning av sjøsedimenter i havnene.

Varsel om pålegg fra SFT

Stavanger er en av i alt 11 havner som har fått et varsel om pålegg fra Statens forurensningstilsyn (SFT) om miljøtiltak i havneområdet og har selv sagt svart på denne henvendelsen innenfor tidsfristen 1.oktober då.

Jeg vil i noen grad komme inn på de praktiske og prinsipielle forholdene rundt dette, men også berøre rammebetingelsene en havn arbeider under og hvilke begrensninger dette setter for en effektiv gjennomføring av opprensningstiltak i havnen.

Stavanger havnedistrikt

Stavanger havnedistrikt omfattes av 4 kommuner (Stavanger, Randaberg, Rennesøy og Sola) der havnetjenestene i disse kommunene ivaretas

av en felles enhet; Stavanger Interkommunale Havn IKS (SIH IKS).

Havnedistriktet har over tid utviklet seg slik at de enkelte havneavsnittene har fått sine spesialiteter i form av havnetilbud og tilgjengelighet for den aktive flåten, enten dette er i form av faste rutemønstre eller tilbud over kai som kun finnes i hvert havnesegment.

Dette har blant annet medført at gamle kaikonstruksjoner i indre havn mer enn tidligere må fungere som avlastningskaier for fartøy mellom oppdragene. Disse fartøyene har også endret karakter og har ofte store propellkrefter i bruk ved anløp og avgang.

Oppvirvling av sedimentmasse

SFT har uten tvil et poeng når det pekes på mulighetene for oppvirvling av gammel sedimentmasse når disse kreftene settes i sving. Denne problemstillingen er imidlertid ikke bare en utfordring når det gjelder forurensning, men kanskje enda mer i form av slitasje på gamle kaikonstruksjoner.

Den økonomiske situasjonen

Dette skaper enorme vedlikeholds- og reparasjonsoppgaver i en havn som sliter med å betjene sine kapitalkostnader.

I løpet av svært kort tid har SIH IKS blitt påført samfunnsmessige investeringskostnader som har redusert eller eliminert etatens økonomiske handlefrihet. Noen av disse prosjektene er (se overheads):

- Ny utenriksterminal m/ ny rampe, ny tube, Schengenkrav med mer – slutført 1999 - total kostnad ca. 55 millioner kroner.
- Ny ferje- og hurtigbåtterminal – slutført november 2000 – total kostnad ca. 39 millioner kroner.
- Økt lånebelastning ved overtakelse av lån fra Sola kommune ved utvidelse av havnedistriktet - våren 2000 – totalt 50 millioner kroner.
- Brent Spar-kaien – miljøprosjektet i samarbeid med Shell UK – slutført år 2000 – totalt 27 millioner kroner.

Ved inngangen til år 2001 har SIH IKS en lånebyrde på 150 millioner kroner hvorav 11 millioner kroner årlig går til å dekke rentekostnadene. Dette utgjør ca. 35% av bedriftens inntekspotensiale. SIH har derfor for neste år utformet et null-budsjett hvor det ikke er satt av midler til forurensningstiltak eller reparasjoner av kaier ut over det rent "kosmetiske".

I denne situasjonen blir muligheten for å sette i gang tiltak mot forurensning av havneområdet noe mer enn en prioriteringssak. Det er helt klart at skal man kunne utføre noen som helst form for tiltak må

det stilles ressurser til rådighet i form av statlige midler.

Det vil i tillegg være svært vanskelig å utpeke "syndere" som må renske opp etter seg i et havneområde hvor forurensningen antakeligvis er "jevnt fordelt" både på grunn av strømforhold, vær og vind samt gjenomgående trafikk over lang tid.

Hvor finnes forurensningen ?

Dette er i første omgang en av de største utfordringene havnene står overfor ettersom svært lite er gjort for å systematisere måleresultatene i området. Det vil uansett bli en stor detektivoppgave å samle inn dette materialet og det vil koste penger.

SIH IKS har i denne sammenhengen alliert seg med Fylkesmannens miljøvernavdeling i et forsøk på å trekke til seg kompetansen som finnes lokalt på dette fagfeltet.

Hva er gjort ?

Havnevesenet har allerede satt i gang en rekke tiltak som på sikt vil bidra til et bedre miljø. Disse er beskrevet i SIHs brev til SFT og omfatter blant annet:

- Slopolveanlegg i Mekjarvik.
- Spillolje- og spillvannanlegg, samt bedre bunkringsfasiliteter for fartøyer ved Fiskepirterminalen.
- Planer for bedret behandling av skipsavfall i Stavanger
- Tiltak mot miljøkriminalitet
- Morozovsk.
- Støytiltak i indre havn
- Tiltak for barn (Blekkulf).

I tillegg må det nevnes at havnevesenet arbeider sterkt for å sikre en mer miljøriktig transport gjennom sitt engasjement i West Link. Dette er et prosjekt med representanter fra Norge, Danmark og England som samarbeider om å fremme utviklingen av en grønn transportkorridor fra Vestlandet til kontinentet. Det primære siktemålet med dette arbeidet er å få varetransporten over fra traileren til kjøler.

Private aktører i havnen

I vårt svarbrev til SFT har vi også tillatt oss å peke på en problemstilling som ytterligere kompliserer havnens muligheter for å innta en aktiv rolle som pådriver i miljørammen.

Flere av de største og mest aktive havneavsnittene i området er i dag på private hender. Noen av disse er (vise på overhead):

- NorSea (ex Aker Base) med sine to oljebaser i Risavika og Dusavik.
- Kværner Rosenberg med sitt verft sentralt i havnebassenget.
- Stavanger Havnesilo mitt sitt anlegg.

Havnevesenet stiller spørsmål om sin hjemmel for eventuelt å pålegge disse bedriftene eller etatene å gjennomføre målinger eller opprensningsiltak selv om disse ligger innenfor havnedistriktet.

Konklusjon

Stavanger Interkommunale Havn IKS er glad for å bli tatt med i arbeidet med å forberede den nasjonale dugnaden som en opprensning langs kysten og i havneområdene vil innebære.

Vi er også takknemlige for at SFT har tatt oss med i denne prosessen på en måte som gir oss mulighet til å påvirke oppdragets omfang og kanskje også påvirke metodebruk og lignende slik dette kan ses fra det lokale ståstedet.

Til slutt vil vi imidlertid ikke unnlate å presentere en håpefull forventning til at staten som eier av havnene helt frem til 1985, ikke helt vil distansere seg fra muligheten til å bidra økonomisk når regningen skal betales.