

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen
Samferdselsdepartementet postmottak@sd.dep.no

Kystverket post@kystverket.no

Knarvik, 2. oktober 2015

FRAMTIDA FOR FEDJE SJØTRAFIKKSENTRAL

Den maritime overvakinga av eit av Nord-Europas mest trafikkerte og risikofylte farvatn, vert i dag styrt frå Fedje sjøtrafikksentral. Denne sentralen har med si plassering midt i overvakingsområdet, svært gode føresetnader for å ha kontroll med skipstrafikken, både elektronisk og visuelt. Over halvparten av alle tankskip på Norskekysten er innom Fedje sjøtrafikksentral sitt overvakingsområde. Her finn ein døgnet rundt høgkompetent maritimt personell for overvaking, rettleiing og risikovurdering av trafikken i området.

Regjeringa har ved Samferdselsministeren valt å utgreia samanslåing av Sjøtrafikksentralane i landet, med mogeleg konsekvens at Fedje Sjøtrafikksentral vert føreslått nedlagt, og flytta til Rogaland.

Denne saka vart handsama i Regionrådet Nordhordland møte 5-2015, fredag 11. september 2015.

Regionrådet i Nordhordland består av ordførarane og rådmennene i dei ni medlemskommunane.

Regionrådet krev at dagens drift ved Fedje sjøtrafikksentral vert vidareført og styrka som følgje av auka aktivitet og skipstrafikk i området.

Regionrådet sluttar seg til fullt og heilt til uttale frå fylkesutvalet i Hordaland fylkeskommune:

«For Fylkesutvalet i Hordaland er det avgjerande for sjøtryggleiken i vårt område, at Fedje sjøtrafikksentral vert oppretthalden som i dag. Fylkesutvalet ber Regjeringa ved Samferdselsministeren leggja denne ballen død ein gong for alle, og ikkje bidra til å skapa uro rundt sjøtryggleiken i fylket vårt.»

I Norge er det 5 sjøtrafikksentralar som vert drivne av Kystverket. Dette er:

- Fedje sjøtrafikksentral (1992) (Mongstad, Sture)
- Kvitsøy sjøtrafikksentral (2003) (Kårstø)
- Brevik sjøtrafikksentral (1978) (Rafnes)
- Horten sjøtrafikksentral (1999)
- Vardø sjøtrafikksentral (2007)

Sjøtrafikksentraltenesta (Vessel Traffic Service, VTS) gir følgjande tenester:

1. Informasjonsteneste (INS)
2. Navigasjonsassistanse teneste (NAS)
3. Trafikkregulering (TOS)

Sjøtrafikksentralane sine oppgåver:

- Gir seglingsløyve til fartøy før innsegling til VTS-området og før avgang hamn.
- Informerer og regulerer skipstrafikken.
- Grip inn for å handheva forskrift ved behov.

- Overvakar fartøya og tek kontakt straks ved mistanke om maskinproblem, feil kurs eller andre unormale forhold.
- Tilkallar, pålegg og gir assistanse til fartøy ved behov.
- Er ein del av Kystverkets 1. linjeberedskap mot akutt forureining.

Fedje sjøtrafikksentral ligg på Fedje og frå denne sentralen vert skipstrafikken i farvatna frå Sognesjøen i nord og til Lerøyosen i sør overvaka. Fedje sjøtrafikksentral vart etablert i 1992 grunna auka trafikk med tankskip i området som følgje av etableringa av råoljeterminalane på Sture og Mongstad og drifta av oljeraffineriet på Mongstad. På Fedje sjøtrafikksentral er det til ei kvar tid to personar på vakt. Mykje av tankskiptrafikken inn til desse anlegga kryssar dei to travle nord – syd skipsleiene langs Norskekysten, på innsida og utsida av Fedje. Statoil og Hydro var i si tid med på å finansiera Fedje sjøtrafikksentral.

Med bakgrunn i bestillinga frå Samferdsleministeren held Kystverket i desse dagar på med ei utgreiing knytt til organiseringa av sjøtrafikksentralane langs Norskekysten. Fleire av alternativa som vert vurdert går ut på å operera Fedje sjøtrafikksentral frå andre stader enn Fedje.

Regionrådet i Nordhordland vil peika på at det ikkje er talet på skip i eit område som kan vera avgjerande for statusen til farvatnet. I ei risikovurdering for eit farvatn må det leggjast avgjerande vekt på den totale skipstrafikken i området, storleiken på skipa og kva last skipa i farvatnet fører.

I 2014 hadde trafikkentralen 93250 registrerte fartøypasseringar i området til Fedje sjøtrafikksentral. Av desse var om lag 5600 tankskip, og av desse anløp om lag 3000 Sture og Mongstad. Mellom 30-40 millionar tonn råolje passerte området. Dette er eit område med svært mange kryssingar og er dermed eit høgrisikoområde for kollisjon, havari og oljeforureining. At me til no ikkje har opplevd større forureiningsulukker kan i stor grad skuldast eit godt førebyggjande arbeid. Me nemner her etablering og drift av Fedje sjøtrafikksentral, losteneste, slepebåtar, eskorteteneste, og at Statoil Sture og Statoil Mongstad set strenge krav til skipa m.m.

Me vil visa til nestenulukka med gasstankaren M/T Marte midt på 2000-talet. I denne ulukka var det sannsynlegvis berre marginar som skilte frå ein katastrofe (enorm gasseksplasjon). Me viser her til vedlagte evalueringsrapport frå Fylkesmannen i Hordaland datert 18. april 2005 «Rapport – evalueringsmøte etter gasstankaren M/T Marte». Det var den gong påpeika at den visulle oversikta Fedje sjøtrafikksentral hadde med M/T Marte og området rundt var ein av årsakene til at det ikkje skjedde ein katastrofe.

God oversikt og tidleg varsling er saman med nærleik og god lokalkunnskap den viktigaste enkeltfaktoren i beredskapssamanheng. Det å identifisera fare tidleg og setja i verk tidleg innsats og tiltak er avgjerande. Dette viser evalueringsrapportar etter alle store ulukker og katastrofar landet har opplevd dei siste 20-30 åra. Frå Hordaland nemner me Sleipnerulukka, gasstankaren M/T Marte, skogbrannane på Sotra. Vidare har me t.d. Vesttank-ulukka i Sløvåg i Gulen, Åstaulukka i Hedmark og ikkje minst 22. juli 2011.

Me må gjerne ha kontrollsentralar som og samlar det store biletet – i dette tilfellet skipstrafikk som går langt i frå kysten, men me vil åtvare sterkt mot å fjerna Fedje sjøtrafikksentral som ligg midt i hjarta av eit høgrisikoområde i samband med olje- og gass. Det er ikkje utan grunn at det ikkje er diskusjon om å leggja ned kontrolltåra på våre store flyplassar og å overlata ansvaret deira til flykontrollsentralen i Røyken. Dette skuldast nærleik, lokalkunnskap og visuell kontakt med flystripa og flya. Det same vil gjelda området rundt Fedje.

Regionrådet i Nordhordland vil trekkja fram følgjande argument for at sjøtrafikksentralen på Fedje må og skal oppretthaldast med tilnærma same driftsform som i dag:

- Fedje sjøtrafikksentral er ideelt plassert med tanke på innseglingane til Bergen, Sture, Mongstad og Sognefjorden. Innseglingane til området frå Nordsjøen er relativt tronge.
- Dette er eit høgrisikoområde med tanke på tonnasje og tal farleg last og kryssande trafikk. Mongstad er alt Nord-Europas nest største oljehamn. Mykje av skipstrafikken inn til Sture og Mongstad kryssar dei travle nord – syd hovudleiene langs Norskekysten.
- Innseglinga til Mongstad og Sture er krevjande med omsyn til straum i sjøen. Det gir krav om lokal kunnskap slik at ein bl.a. kan fylgja med visuelt – noko som kan vera avgjerande i krisesituasjonar – t.d. som ved gasstankaren Marte i september 2004.
- Frå Fedje sjøtrafikksentral har operatørane visuell kontakt med skipstrafikken i tilnærma heile sitt nordlege ansvarsområdet, eit område som mellom anna omfattar innseglingane til Mongstad og Sture. Visuell kontakt og lokalkunnskap knytt til ver- og straumtilhøve i innseglingsområdet kan vera avgjerande i kritiske situasjonar.
- Skipstrafikken i området er aukande med aukande trafikk av råoljeskip, cruiseskip og forsyningskip. Auken skuldast fleire større cruiseskip som må nytta inn- og utseglinga ved Fedje når dei skal til Bergen, ilandføring av Johan Sverdrup-olja til Mongstad og olja frå felta Edvard Grieg og Ivar Aasen til Sture. Om lag 1000 nye skipsanløp til Mongstadbase som følgje av omlegging av forsyningsstenesta i Nordsjøen, og auka aktivitet i Skipavika og Sløvåg.
- Det er fleire kryssande passasjerbåt og ferjeruter i området.
- Sjøtrafikksentralen har ansvaret for overvaking av ankringsplassar på bl.a. Fønnesflaket og Haugsøytangen.
- Med den krevjande kysten Norge har, må Kystverket tenkja førebyggjande tiltak og ikkje effektivisering. Miljøet på kysten vert den store taparen dersom det skjer eit havari med eit større tankskip.
- Det var Statoil og Hydro som kosta trafikksentralen i 1992 når den kom på plass – og som i nær dialog med Kystverket bygde den
- Det er i dag klare eskortekrav til fartøy med sterkt forureinande eller farleg last – krav som næringa sjølv har pålagt seg for å ivareta tryggleiken godt nok
- Ein har avgifter som gjer at dette er god butikk for Kystverket. Avgifta er pr. tonnasje – og Kystverket har svært god inntening

Regionrådet er ikkje kjent med årsakene til at Kystverket vurderer endringar i drifta av sjøtrafikksentralane langs kysten, men me kan ikkje godta at økonomiske motiv skal vera drivkrafta, til det er kysten vår for verdfull. Det vil og vera svært dramatisk for Fedje dersom 14 statlege arbeidsplassar forsvinn.

Oppsummering

Regionrådet i Nordhordland krev at dagens drift ved Fedje sjøtrafikksentral vert vidareført og styrka som følgje av auka aktivitet og skipstrafikk i området. Kystverket må ikkje setja tryggleiken til skipstrafikken på spel, men heller styrka sine førebyggjande tiltak langs heile Norskekysten for å hindra skipsforlis og miljøkatastrofar.

Regionrådet i Nordhordland ber om å bli høyringsinstans dersom Kystverket i framtida planlegg endringar av drifta knytt til Fedje sjøtrafikksentral.

Med venleg helsing



Jon Askeland
Leiar
Regionrådet Nordhordland



Rune Heradstveit
Dagleg leiar
Nordhordland Utviklingsselskap IKS



Per Lerøy
Ordførar
Austrheim kommune



Kristin Handeland
Ordførar
Fedje kommune

Vedlegg:

- Rapport – evalueringsmøte etter gasstankaren «Marte – 18. april 2005
- Skriv frå kommunane Fedje og Austrheim og Statoil Mongstad og Statoil Sture terminal til Fiskeridepartementet datert 7. november 2002 «Planar om bemanningsreduksjonar»

Kopi:

Kommunane i Region Nordhordland
Øygarden kommune
Hordalandsbenken
Hordaland fylkeskommune
Fylkesmannen i Hordaland
Fylkesmannen i Sogn og fjordane
Statoil Mongstad / Statoil Sture Kollsnes
Hordaland politidistrikt
Bergen og omland hamnevesen