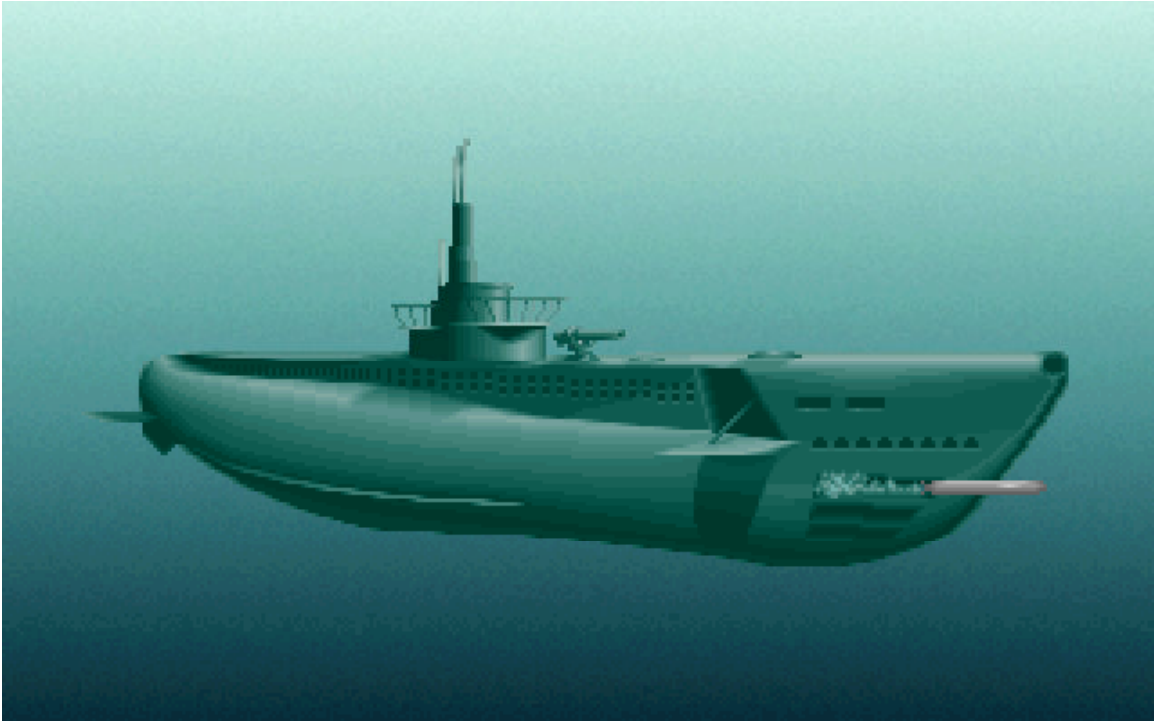


Rapport fra Norges Miljøvernforbund, januar 2010.



**NMF slakter U-864-rapport:
”Finansdepartementet og Fiskeri- og
kystdepartementet prøver å unnslippe
miljøkostnaden ved heving”**

”Jeg tror de er redde for å skape presidens for de andre 20 vrakene som har giftlast og som ligger langs Norskekysten.” *Sitat Kurt Oddekalv*



NMF slakter U-864-rapport:

”Finansdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet prøver å unnsnippe miljøkostnaden ved heving”

U-864-rapporten fra Dovre Group er et bestillingsverk fra en regjering som er mer opptatt av å spare penger enn helse og miljø. Slik konkluderer Norges Miljøvernforbund etter å ha gått rapporten nærmere etter i sømmene.

Dovre Group har fire hovedpunkter i sin kritikk. For det første mener de at kontrakten som ble inngått med bergingsselskapet Mammoet Salvage ikke holder mål, for det andre at kostnadsestimatene må justeres opp, for det tredje at statens prosjektmodell ikke er fulgt, og for det fjerde at Kystverket ikke er godt nok rustet for å lede prosjektet.

Miljøvernforbundet mener Dovre Group svartmaler situasjonen og overdriver så vel risiko som kostnader. Dovre Group innrømmer mangelfulle data for sin egne kostnadsestimater og har basert seg på begrensede faglige ressurser. Forsøk på å svarte Mammoet Salvage faller på sin egen urimelighet når vi vet at selskapet sto for hevingen av den russiske atomubåten Kursk, og er verdens største på denne type oppdrag. mens Dovre Group søker å legitimere sin konsulents faglige tyngde ved å henvise til at han deltok i en tidlig fase av Kursk-operasjonen før hevingen.

Miljøvernforbundet finner i rapporten fra gruppen ingen substansielle argumenter for å utsette hevingen. For å imøtegå kritikken mot hevingsprosjektet har Miljøvernforbundet gått grundig gjennom rapporten, og laget dette arbeidsnotatet som i stor grad følger strukturen i rapporten, Punkt for punkt avkler vi argumentene. Argumentet om at operasjonen kan bli dyrere enn forventet kan skape økte utgifter ved at hele prosessen blir forsinket. Selv om Dovre Group ikke har godt nok grunnlag for å synse om prisen, kan synsing påvirke prisen: Om Dovre Group blir lyttet til kan de få rett, mens om vi lukker ørene for deres budskap, øker sannsynligheten for at de vil ende med å ta feil.

Vi er meget kritiske til at det er oppgitt at Transportøkonomisk institutt har utarbeidet rapporten sammen med Dovre Group, mens det ikke finnes spor etter bidrag fra TØI i selve arbeidet.

Miljøvernforbundet mener det er helt feil at rapporten fra Dovre Group gir noen som helst grunn til utsettelse i arbeidet med å heve U-864. Forsinkelsene er kostbare, og vi mener det haster med å heve U-864 av hensyn til helse og miljø.

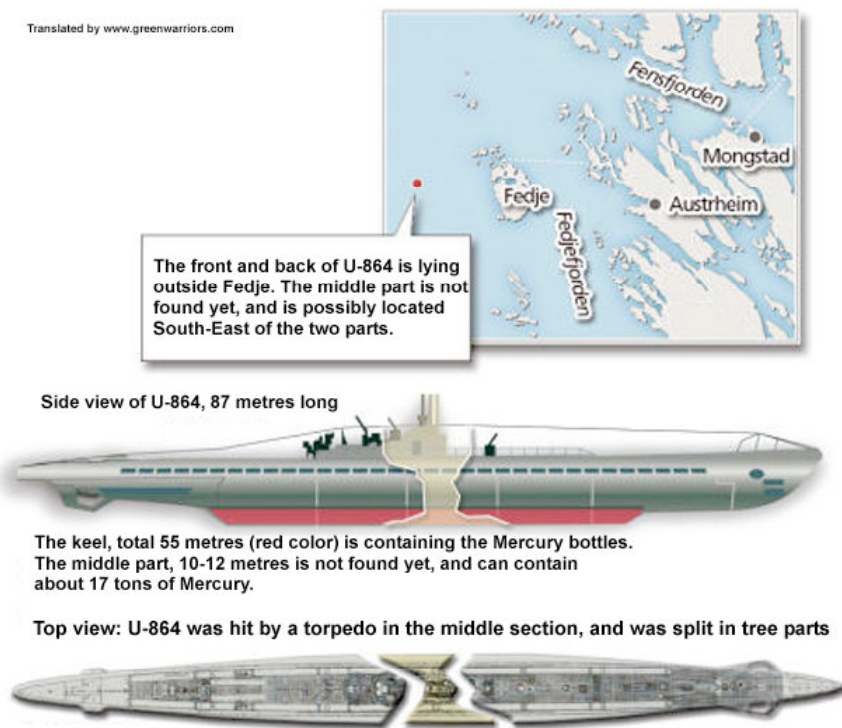
Bakgrunn

Den 1800 tonn tunge ubåten U-864 ble senket i februar 1945 med omtrent 67 tonn metallisk kvikksølv ombord, samt ammunisjon. Vraket ligger på 150 meters dyp omtrent to nautiske mil (3,7 km) utenfor Fedje, og et området på ca 30 000 m² rundt vraket er regnet som sterkt kvikksølvforurenset. Årlig estimat for lekkasje er 3 kg kvikksølv i året, men Miljøvernforbundet er sterkt kritisk til påstander om at ubåten lekker all den tid den står parkert i det man kan kalle en meget stabil posisjon. Kvikksølvet på havbunnen kommer for det meste fra senkingen av ubåten, og det er dette som har blitt omdannet til metylkvikksølv.

I mars 2003 ble U-864 oppdaget av Sjøforsvaret, og kvikksølv ble påvist av Kystverket senere samme år. Etter diverse undersøkelser og åpne høringer i Stortinget gikk Kystverket inn i en bred prosess sommer 2007-høst 2008 som innebar 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” (Kystverket 2009). 10. november 2008 sendte Kystverket sin vurdering til Fiskeri- og kystdepartementet, og to uker senere ble kontrakt om mulig heving av U-864 undertegnet med nederlandske Mammoet Salvage BV.

29. januar 2009 gikk regjeringen inn for ”at vraket av ubåten U-864 skal heves og at forurenset havbunn skal dekkes til med rene masser” (Fiskeri- og kystdepartementet 2009). 16. desember 2009 la Dovre Group og Transportøkonomisk institutt frem en ekstern kvalitetssikring som frarådet videreføring av prosjektet. **Rapporten retter krass kritikk mot hevingsplanene, men Norges Miljøvernforbund mener kritikken ikke er berettiget.**

Translated by www.greenwarriors.com



Aktørene bak rapporten

Miljøvernforbundet mener det er påfallende at Finans- og kystdepartementet og Finansdepartementet ga oppdraget om ekstern kvalitetssikring til Dovre Group og Transportøkonomisk institutt (TØI), men at vi ikke finner spor etter sistnevnte i annet enn standardisert topptekst i rapporten. ”Kvalitetssikringen er utført av Dovre Group, supplert med spisskompetanse innen kontraktsrett og ledelse av marine operasjoner” (Dovre Group 2009: 9), heter det om arbeidsprosessen, og TØI er ikke nevnt blant referansepersoner, intervjuer, møter eller referansedokumenter i rapportens vedlegg 1,2 og 9. Med spisskompetanse innen kontraktsrett siktes det hovedsakelig til advokatfirmaet Wiersholm, mens enkeltpersonsforetaket South West Consult AS skal stått for kompetanse på marine operasjoner. **Vi finner stor grunn til å stille spørsmål ved kompetansen til sistnevnte foretak.**

Den eksterne kvalitetssikringen ble foretatt i perioden juni – desember 2009. Konklusjoner og anbefalinger ble presentert for oppdragsgiverne 2. november 2009, og det ble tatt hensyn til innspill før endelig offentliggjøring av rapporten (Dovre Group 2009: 2). South West Consult AS ble etablert 14.mai 2009 og registrert 2. juni, men ble altså tatt rett inn i arbeidet.

Porteføljerisiko

”Med U-864 som referanse kan det bli et større press for å lete etter og undersøke vrak med tanke på andre forurensende stoffer enn olje. Ambisjonsnivået for dette prosjektet kan også være med på å påvirke ambisjonsnivået for behandling av andre vrak langs kysten” (Dovre Group 2009: 10).

Miljøvernforbundet mener det er opprørende om regjeringen skal la frykt for økte kostnader hindre en miljømessig forsvarlig behandling av U-864. Om hevingen av U-864 vil skape presedens, så er det positivt all den tid det betyr at regjeringen viser vilje til å ta miljøgifter på alvor. Det kan danne grunnlag for økt press rundt andre skipsvrak og andre miljøgifter, men det er det da også ingen grunn til å være redd for. Vi kan ikke lukke øynene for et miljøproblem fordi det blir så stort når vi først tar det innover oss, vi må heller brette opp ermene og begynne å løse problemene.

Grad av usikkerhet

Dovre Group gjør et poeng ut av at hevingen av U-864 er et stort prosjekt som er ”teknisk og gjennomføringsmessig meget komplekst. Planlagt metode er ikke benyttet tidligere i denne skala, og det vil være nødvendig med en stor grad av nyutvikling” (Dovre Group 2009: 11). Dovre Group mener verken Kystverket eller Mammoet Salvage har erfaring med prosjekter av tilsvarende størrelse og kompleksitet (Dovre Group 2009: 11), selv om Mammoet hadde ansvaret for hevingen av den russiske atomubåten Kursk i 2001. Selve operasjonen ble ledet av et joint venture bestående av Mammoet Salvage og Smit International, og de la ikke skjul på at hevingen av den 9000 tonn tunge ubåten fra over

100 meters dyp i Barentshavet var krevende: ”The location and adverse weather made this an exceptionally complicated project. Numerous innovations were needed to overcome the many problems. Raising the Kursk became a story of technological ingenuity, perseverance and courage in a fight against time and the elements” (Mammoet/Smit 2001). Kursk var altså en fem ganger tyngre ubåt enn U-864, og påstanden om at Mammoet ikke har erfaring med like store prosjekter som U-864 faller dermed på sin egen urimelighet. Mammoet (2009) kan vise til en omfattende referanseliste fra de siste årenes virksomhet. **Det er for øvrig verdt å merke seg at Dovre Group trekker frem deltakelse i en tidlig fase av Kursk-operasjonen for å gi legitimitet til den ene ansatte i South West Consult as (Stensvold 2009a), mens rapporten samtidig mener at selskapet som gjennomføre hele operasjonen ikke har nok erfaring.**



Kvikksølvbeholder fra U-864. Foto: Geoconsult/Kystverket

Miljømessige akseptkriterier og stedlige forhold

Dovre Group peker også på ”uklare og lite retningsgivende” resultatmål i styringsdokumentet, som ”sammen med den foreløpige mangel på miljømessige akseptkriterier” tegner ”et bilde av et prosjekt med høy gjennomføringsrisiko” (Dovre Group 2009: 11). Miljøvernforbundet mener gruppen overdriver risikoen, og vi vil be dem klargjøre hvilke akseptkriterier de savner, Kystverket (2008: 17) påpeker: **”Når vrakseksjonen er fjernet vil tiltaksområdet dekkes til i henhold til kravspesifikasjonen for tildekkingsoperasjonen.”**

Ifølge Dovre Group fremstår det som uklart hvor høye bakgrunnsverdier det er for ulike stoffer i sedimentene og hvordan de skal bli målt, mens kunnskapen om hva som skjuler seg i sedimentene rundt vraket er begrenset: ”Ytterligere undersøkelser av vrakets tilstand og havbunnens fysiske egenskaper er nødvendig (planlagt i 2010)” (Dovre Group 2009: 14). Miljøvernforbundet avviser at informasjonsbehovet er så stort at prosjektet må utsettes. U-864 er blant verdens best kartlagte vrak og Dovre Group viser selv til en rekke rapporter og utredninger fra blant annet Det Norske Veritas (Dovre Group 2009: 81-82). Gruppen prøver også å så tvil om mengden kvikksølv i vraket, og påstår at det er usikkert både hvor mye kvikksølv som opprinnelig var i U-864 og hvor mye som har lekket ut (Dovre Group 2009: 15). Miljøvernforbundet mener påstandene er basert på løse spekulasjoner, og etterlyser bedre dokumentasjon fra Dovre Group. Det Norske Veritas (2008: 3) konkluderer: ”U-864 hadde flasker med kvikksølv lagret i kjølen da den ble torpedert 9. februar 1945. Kommunikasjon med og innhentet informasjon fra internasjonale historikere og krigsveteraner fra 2. verdenskrig og konkluderer med at den eneste gjenværende lastelisten til U-864 er den som er sammenstilt fra ULTRA arkivene i London”. Det er med andre ord dokumentert at U-864 hadde 67 tonn kvikksølv ombord, mens det ikke foreligger noe dokumentasjon som kan peke mot en annen konklusjon.

Dovre Group presenterer videre et hypotetisk scenario der mye mer kvikksølv enn antatt har lekket ut, og skriver at det kan virke kostnadsdrivende og trolig føre til forsinkelser (Dovre Group 2009: 15). Miljøvernforbundet kan ikke unngå å stille spørsmål om hva som skaper forsinkelser; manglende kunnskap eller spekulasjoner om manglende kunnskap. Det kan synes som om Dovre Group bare består av teoretiske skrivebordsmennesker uten praktisk erfaring.

Prosjektets forberedelsesgrad

Hevingen av U-864 har kommet lengst når det gjelder kontraktstrategi, der Mammoet Salvage allerede er kontraktsfestet leverandør. Dovre Group mener ”prosjektet er kommet meget kort i forhold til det som er vanlig ved beslutning om gjennomføring” (Dovre Group 2009: 12). Mye av den videre kritikken er bygget opp rundt dette argumentet.

Miljøvernforbundet avviser ikke at prosjektet kunne vært bedre forberedt og kunne ha kommet mye lengre enn det har kommet i dag. Vi har hele tiden presset på for heving, til tross for at myndighetene lenge har traktet etter det billigste alternativet på tross av større risiko for helse og miljø. Det er takket være press fra lokalbefolkning og miljøbevegelse at hevingsprosjektet i det hele tatt har kommet så langt som det har kommet. Anbefalingen fra Dovre Group om et nytt forprosjekt (Dovre Group 2009: 4) vil ikke drive arbeidet fremover. Vi kan ikke unngå å spørre oss om forslaget skyldes at Dovre Group ser en jobb for seg selv i dette. **Miljøvernforbundet ser anbefalingen som en del av en strategi for forsinkelse av hevingen til fordel for tildekking.** Siden kritikken av forberedelsesgrad er gjennomgående for rapporten, vil vi ta for oss del for del i det følgende, men vi nevner at ”Kystverket imøtegår kritikken ved å vise til sin rapport fra november 2008. Der går Kystverket igjennom alternativene med tildekking av vraket og eventuell heving. Konklusjonen er at tildekking er miljømessig best og billigst, men heving fullt mulig” (Stensvold 2009b).

Arbeidsomfang

”Selv om løsningene i stor grad består av kjente komponenter må det understrekes at systemene må spesialdimensjoneres og spesialkonfigureres for denne jobben, Erfaring fra andre prosjekter tilsier at utfordringene med å sette sammen kjente elementer til nye løsninger og nye kapasiteter ofte er kraftig undervurdert” (Dovre Group 2009: 13). Miljøvernforbundet finner det besynderlig at Dovre Group ikke henviser til ett eneste prosjekt for å underbygge påstanden om undervurdering, samt ikke tar innover seg at Mammoet har erfaring fra et prosjekt som Kursk-hevingen, samt mange andre store prosjekter. Det blir feil å komme med en generell påstand om undervurdering av utfordringene uten noe empirisk belegg. Mammoet stiller seg uforstående til kritikken: ”Vi spesiallager alltid utstyr som tilpasses hver enkelt jobb. Det blir heller billigere enn dyrere en det vi har estimert tidligere”, sier konsernsjef Patrik van Seumeren til Teknisk Ukeblad (Stensvold 2009b).

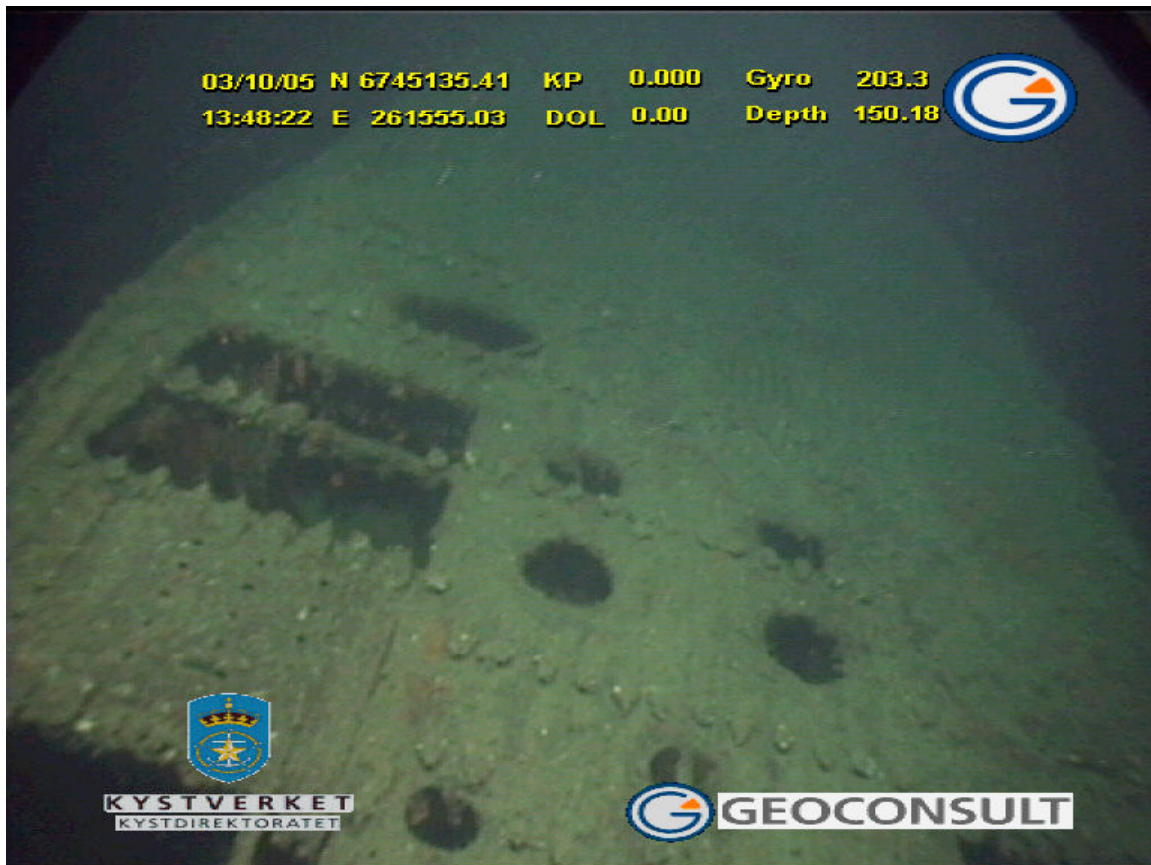
Dovre Group forventer en ”vesentlig utvikling i arbeidsomfanget (...) etter hvert som mer og bedre informasjon foreligger” (Dovre Group 2009: 14). Gruppen mener det er klare mangler i metode- og prosjektutviklingen til Mammoet Salvage, som eksempelvis at ”beskrivelse av metode for fjerning av drivstoff mangler” (Dovre Group 2009: 15) eller at ”overflateutstyrets integrasjon med gripeklo er ikke beskrevet” (Dovre Group 2009: 16). Miljøvernforbundet ser på dette som viktige detaljer, men mener Mammoets erfaringer mer enn antyder at selskapet er i stand til å håndtere detaljene, og at det ikke skal være nødvendig å beskrivelse alt i detalj. Beregningene koster mer enn selve operasjonen.

Dovre Group later til å bruke enhver anledning til å nedvurdere Mammoet, og tolker taushet som uttrykk for manglende kunnskap. Selvsagt kunne Mammoet vært flinkere til å presentere detaljene, men i motsatt ende er det mulig å beskrive seg i hjel, og Dovre Group overdriver grovt når de hevder at ”videre detaljering av løsningene er nødvendig for å få verifisert gjennomførbarhet og metode” (Dovre Group 2009: 16). Det kan være fristende å anta at Dovre Group vil fortsette å etterlyse detaljer i planleggingen selv lenge etter at U-864 er hevet, og vi ser ikke noen grunn til å vente på det. Hevingsmetoden er for øvrig beskrevet i en egen rapport fra Kystverket (2008: 14-18).

”U-864 er det vraket som er best utgreidd i norsk historie”, konstaterte daværende fiskeri- og kystminister Helga Pedersen da hun tok imot anbefalingen fra Kystverket og utredningene fra Det Norske Veritas (Fiskeri- og kystdepartementet 2008). Likevel er håndtering av vraket og dets innhold undervurdert, ifølge Dovre Group (2009: 16), Sluttbehandlingen av kvikksølvet fra U-864 kan by på utfordringer, men Kystverket informerer: ”Mammoet Salvage BV har inngått avtale med Ragn Sells AS som vil gjennomføre all rensking av vraket for kvikksølv og annet forurensende materiell. Det kvikksølv som taes ut av vrakseksjon vil deponeres ved godkjent mottak” (Kystverket 2008: 17). Miljøvernforbundet vil mene at utfordringene er mindre når kvikksølvet er i trygge lagre på land enn i rustende flasker på havbunnen.

Videre peker Dovre Group på at vraket har historisk verdi, og inneholder trolig gjenstander, dokumenter og liknende som kan være av stor historisk interesse.

Miljøvernforbundet ser poenget, men tror ikke det er så ille at det foreløpig mangler prinsipper for hva som bør tas vare på, samt hvor og hvordan det skal skje, og mener dette ikke er en grunn til å utsette prosjektet. Vi kan ikke la en miljøbombe ligge fordi det er en hypotetisk sjanse for å finne noe av historisk verdi der. Miljøvernforbundet mener det er latterlig av Dovre Group å bruke forekomst av menneskelige levninger som argument (Dovre Group 2009: 16). Levningene kan bli begravd og pårørende kan få en grav å gå til. Problemstillingen om håndtering av levninger fra krigen er heller ikke ny.



U-864 på havbunnen utenfor Fedje. Foto: Geoconsult/Kystverket.

Vurderinger fra den såkalte konsulenten

South West Consult AS har stått for vurdering av den aktuelle metoden for å heve U-864, og denne vurderingen har ligget bak uttalelsene fra Dovre Group. Vurderingen er også presentert som et eget vedlegg til rapporten fra Dovre Group (2009: 52-55).

Konsulenten gir tvetydige signaler i noe ustø språkføring: ”Den valgte metode vil med tilpassinger være gjennomførbar ut fra en den vurdering som vi har gjennomført. Metodebeskrivelsen er svært mangelfull og ikke gir en tilstrekkelig beskrivelse av hvordan oppdragstaker har planlagt gjennomføring av oppdraget” (Dovre Group 2009: 52).

South West Consult AS etterlyser en rekke detaljer, som ”beskrivelse av hvordan ingeniørarbeidene skal utføres, samt hvilke ingeniørressurser og verktøyer oppdragstaker besitter for å kunne gjennomføre oppdraget effektivt” (Dovre Group 2009: 52). Miljøvernforbundet anser dette for å være tøy: Selskapet som hevet Kursk har selvfølgelig tilgang på verktøy for å heve U-864.

Kontrakten med Mammoet blir også gjenstand for vurdering av South West Consult AS som mener oppdraget bør splittes opp i flere mindre kontrakter. Det er verdt å merke seg at konsulenten anbefaler at en kontrakt ”for tømning av drivstoff samt heving av mindre vrakdeler” skal ”se på mulighetene for å fjerne kvikksølv lasten uten en eventuell heving” (Dovre Group 2009: 54). Miljøvernforbundet mener dette vil være en underlig fremgangsmåte, for om det var et reelt alternativ å fjerne kvikksølv uten heving, ville hevingen mistet sin misjon. Det er nettopp ønsket om trygg behandling av kvikksølv som har presset frem heving som en løsning.

Konklusjonen fra det nyopprettede South West Consult AS har tilkjennegitt manglende kompetanse på det konsulenten ble bedt om å vurdere.

Kontrakten

Kystverket hadde allerede inngått en kontrakt med Mammoet Salvage B.V. Forbehold var at Fiskeri- og kystdepartementet anbefalte avtalen og at Stortinget godkjente den innen 31. desember 2009.

”I avtalen er endringsregimet utformet slik at Kystverket har en vesentlig svakere instruksjonsrett enn vanlig” (Dovre Group 2009: 23). **Miljøvernforbundet kan se poenget, men vil presisere at dette handler om tillit mellom oppdragsgiver og utfører, og at begge parter er tjent med at prosjektet blir gjennomført på en tilfredsstillende måte.** Om Mammoet Salvage gjør seg vanskelig å ha med å gjøre, er det neppe god PR for selskapet.

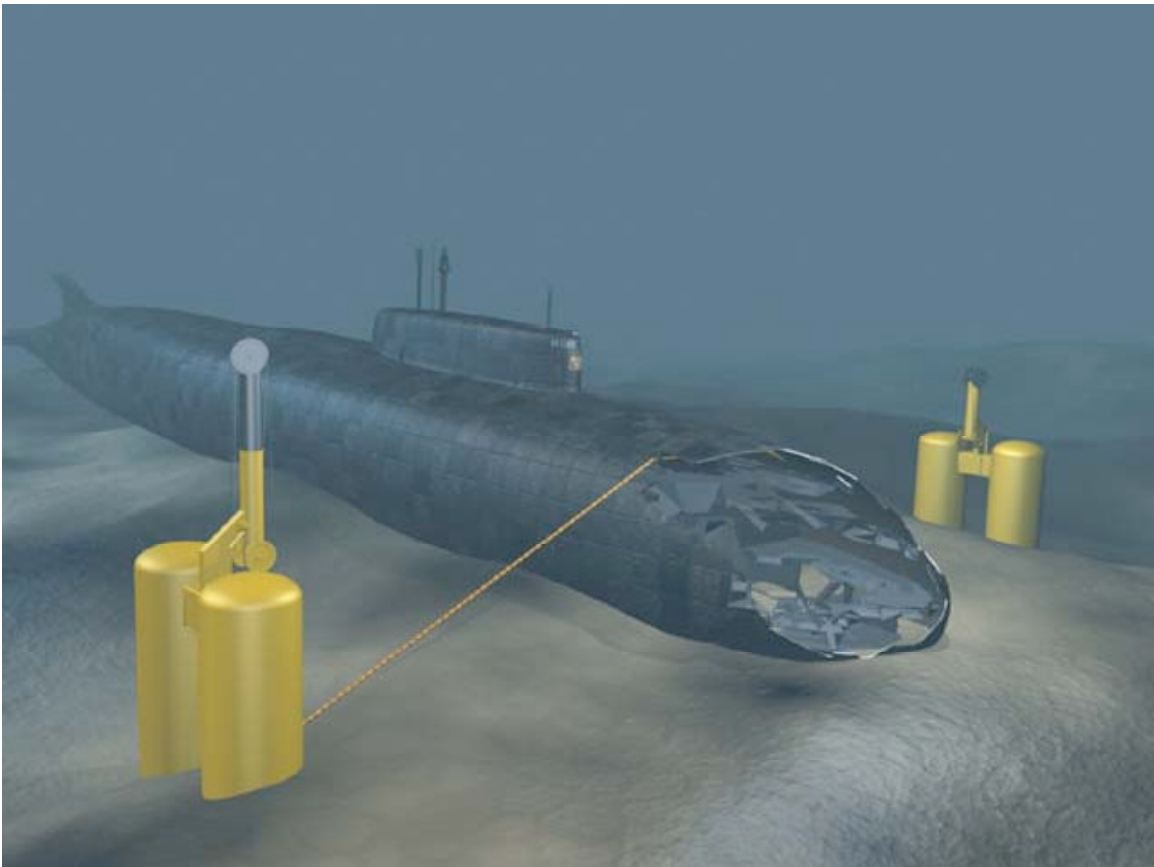
Dovre Group retter også kritikk mot selskapets soliditet, og kontraktens manglende morselskapsgaranti (Dovre Group 2009: 25). Mammoet Salvage B.V. er ganske riktig et selskap med kun 25 ansatte, 14,5 millioner euro i omsetning og 5,3 millioner euro i egenkapital (Dovre Group 2009: 25), men tilhører et konsern som er tilkjent god soliditet med omsetning på 646 millioner euro og egenkapital på 286 millioner euro (Dovre Group 2009: 24). Ifølge Teknisk Ukeblad har konsernet 3500 ansatte (Stensvold 2009a).

Kystverkets beredskapsdirektør Johan Marius Ly uttaler at de har ”funnet en annen løsning på” morselskapsgarantien, men vil ikke gå i detaljer (Steinsvold 2009b). Mammoet Holdings konsernsjef Patrik van Seumeren uttaler til Teknisk Ukeblad: ”Det er riktig at det ikke eksplisitt står i kontrakten at vi har gitt morselskapsgaranti for Mammoet Salvage. Vi har ca. fem jobber i denne størrelsesorden i året. Noen kontraktspartnere har garantien med, andre har den ikke. Uansett står hele konsernet bak når en slik jobb skal utføres” (Stensvold 2009a).

Dovre Group feller en hard dom over selskapet: ”Mammoet Salvage besitter etter alt å dømme ikke nødvendig prosjektfaglig kompetanse og er i stor grad avhengig av ekstern kapasitet” (Dovre Group 2009: 25). Konsernsjef van Seumeren svarer på tiltale: ”Prosjektlederen vår ledet arbeidet med å heve Kursk og han

bruker 7-8 av de samme ingeniørene som sto for den jobben i sin tid” (Stensvold 2009a).

”Med tanke på kostnadsusikkerhet må det sies å være et grunnleggende problem at postene i kontrakten og dermed kostnadsestimatet er såpass lite definerte og i stor grad udokumenterte” (Dovre Group 2009: 41). Miljøvernforbundet mener dette er et spørsmål om tillit, og en kan aldri kontraktsfeste seg bort fra tillitsspørsmålet.



Slik illustrerte Mammoet Salvage og Smit International en operasjon under hevingen av Kursk. Mammoet har vist seg i stand til å håndtere meget kompliserte operasjoner.

Organisering og styring

Dovre Group slakter Kystverkets organisering og styring: ”Prosjektet ser ut til å være planlagt med utilstrekkelig prosjektfaglig kapasitet og kompetanse sett i forhold til prosjektets størrelse og kompleksitet” (Dovre Group 2009: 28). Hvordan kan Dovre Group påstå noe slikt? Det kan være fristende å svare med å stille spørsmål ved Dovre Groups kapasitet og kompetanse, men vi lar beredskapsdirektør Ly i Kystverket svare selv: ”Vi har ikke begynt hevingen ennå. Det er mye som gjenstår. Det har ligget i kortene at vi skal oppdimensjonere vår egen organisasjon” (Stensvold 2009b). Følger

Kystverket opp, har vi ikke grunn til å frykte underbemanning av prosjektet eller mangel på kompetanse i en slik grad som Dovre Group later til å gjøre.

Hevingen av U-864 er et stort og unikt prosjekt som byr på utfordringer for alle involverte parter. Da er det på sin plass å minne om behovet for god organisering og styring, men Miljøvernforbundet regner med, og vil presse på for, en nødvendig oppdimensjonering av prosjektet.

Miljøvernforbundet har ved eget innsyn i prosessen funnet den meget god og betryggende for hevingen av U-864. Samarbeid og kontakt opp mot Miljøvernforbundet har vært forbilledlig, og arbeidet er noe av det beste Kurt Oddekalv har sett i løpet av mange år innen miljøvern.

Mistenkelig usikkerhetsanalyse fra Dovre Group

Det Norske Veritas (2009) har gått gjennom forventede kostnader knyttet til hevingen av U-864, og konkludert med 50 prosent sannsynlighet for at prosjektet ikke vil koste mer enn 139 millioner euro og 85 prosent sannsynlighet for en maksimal kostnad på 166 millioner euro (Det Norske Veritas 2009: 2). Tilsvarende tall fra Dovre Group er 194 og 255 millioner euro (Dovre Group 2009: 30).

Dovre Group oppgir at differensen i usikkerhetsanalysene skyldes at de regner med større utgifter knyttet til faktorene ”Konseptutvikling og detaljering av løsning”, ”Kontraktsformat” og ”Organisering og styring”, og de konkluderer: ”I grove trekk vil prosjektet kunne gjennomføres i henhold til Kystverkets planer, mens det i verste fall kan bli dobbelt så dyrt” (Dovre Group 2009: 50). I argumentasjonen heter det også at ”Erfaringer fra andre prosjekter i en forstudiefase tilsier at forventede tillegg på 40-50 pst, kan påregnes” (Dovre Group 2009: 31), men uten at Dovre Group konkretiserer hvilke prosjekter det er snakk om eller hvilke kilder de har for påstanden.

South West Consult AS mener mangler ved metodebeskrivelsen til Mammoet gjør ”at det er umulig å vurdere om det etablerte budsjett for gjennomføring av oppdraget er realistisk og dekker alle kostnadskomponenter” (Dovre Group 2009: 52). Dette vitner om manglende kompetanse hos gruppen. I Dovre Groups vurdering av Kystverkets kostnadsestimat innrømmer gruppen at de mangler komplett dokumentasjon av analysemodellen og at det derfor er vanskelig å trekke en endelig konklusjon, ”men grunnleggende sett ser den benyttede modellen til å være i samsvar med god praksis for usikkerhetsanalyser” (Dovre Group 2009: 42). **Miljøvernforbundet mener Dovre Group med fordel kunne unnlatt å konkludere om kostnader på et grunnlag de selv medgir at er svakt. Når Dovre Group går ut med sine tall er de nemlig basert på ”en foreløpig og intuitiv vurdering” (Dovre Group 2009: 43).**

Miljøvernforbundet frykter at det foregår en aksjon for å forpurre planene om heving av U-864, og at motstanderne bruker alle metoder for å forsinke prosessen. **Påstander om større kostnader enn forventet er en del av spillet, men vi mener at frykt for pengebruk ikke skal hindre gode miljøløsninger.**

Konklusjon

Miljøvernforbundet ser ingen grunn til at rapporten fra Dovre Group skal forsinke hevingen av U-864.

Dovre Group konkluderer 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” (Dovre Group 2009: 33) og anbefaler gjennomføring av forprosjekt, oppdeling av arbeidsomfanget og styrking av prosjektorganiseringen (Dovre Group 2009: 34-35),

Miljøvernforbundet konkluderer med at det er en fare for at Dovre Group trekker forhastede og tabloidiserte konklusjoner på sviktende grunnlag. Kostnadsberegningene er et godt eksempel, der Dovre Group mener prosjektet vil bli langt dyrere enn Kystverkets beregninger, samtidig som det flere steder i gruppens rapport blir pekt på mangelfullt tallmateriale bak egne beregninger.

Rapporten fra Dovre Group er gjennomsyret av mistenksomhet og forsøk på å svekke troverdigheten til en av verdens ledende aktører innen hevingsoperasjoner. Hver gang Mammoet Salvage unnlater å presisere en detalj, tolker Dovre Group det i verste mening. Miljøvernforbundet vil for eksempel mene at manglende beskrivelser av verktøy ikke nødvendigvis betyr at selskapet ikke besitter nødvendig verktøy,

Det er godt mulig at kontrakten Kystverket tegnet med Mammoet Salvage kunne vært bedre, og disse innspillene kan tas videre i arbeidet med en ny kontrakt ettersom den nødvendige godkjenningen fra Stortinget innen 31. desember 2009 har uteblitt.

Miljøvernforbundet stiller seg sterkt kritisk til rapporten og hvorvidt Dovre Group er en kapabel aktør til å gjøre en bedre risikovurdering enn verdens største bergingsfirma Mammoet Salvage. Miljøvernforbundet ser også muligheten for at dette er et ”bestillingsverk”, kun gjort for å stoppe hevingen av nærmere 67 tonn miljøfarlig avfall. Det er i så fall skammelig om departementet har bestilt en slik rapport for dette formålet, og vi undrer oss over hvorfor Transportøkonomisk institutt fikk oppdraget med å lage rapporten sammen med Dovre Group, men at vi ikke ser noe som tyder på bidrag fra TØI i den endelige rapporten.

Miljøvernforbundet konkluderer med at Dovre Group ikke har kommet med vektige argumenter som skal tilsi forsinkelser i prosessen. Vi krever fortsatt snarlig heving av vraket.

Kilder

Det Norske Veritas (2009): *Usikkerhetsanalyse kostnad Heving U-864*. Rapport til Kystverket, Beredskapsavdelingen. Rapport no.: 2009-0924. Url: http://www.kystverket.no/arch/_img/9992922.pdf

Det Norske Veritas (2008): *Salvage of U-864 – Supplementary Studies – Study No. 7, Cargo*. Report No. 23916-7, rev.no. 01 Url: http://www.kystverket.no/arch/_img/9818147.pdf

Dovre Group (2009): *Heving av U-864. Kvalitetssikring av styringsgrunnlag og kostnadsoverslag for valgt prosjektalternativ (KS2)*. Url: <http://www.regjeringen.no/upload/FKD/Vedlegg/Rapporter/2009/Sluttrapport%20U-864%20PDF.pdf>

Fiskeri- og kystdepartementet (2009): *U-864 skal heves*. Pressemelding 06/2009. 29. januar 2009. Url: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fkd/pressepenter/pressemeldinger/2009/u-864-skal-heves-.html?id=544318>

Fiskeri- og kystdepartementet (2008): *Utgreiingar og tilrådingar om U-864*. Pressemelding 92/2008, 10. november 2008. Url: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fkd/pressepenter/pressemeldinger/2008/utgreiingar-og-tilradingar-om-u-864.html?id=535152>

Kystverket (2009): *Ubåt U-864. Dette er saken*. Url: <http://www.kystverket.no/?did=9250345>

Kystverket (2008): *Rapport med anbefalte tiltak mot spredning av kvikksølvforurensing fra U-864*. 10. november 2008. Url: http://www.kystverket.no/arch/_img/9818174.pdf

Mammoet (2009): *References*. Url: <http://www.mammoetsalvage.com/Default.aspx?tabid=702&language=en-US>

Mammoet/Smit (2001): *The salvage of the Kursk*. Url: <http://www.smit.com/kursk/>

Stensvold, Tore (2009a): *Én mann nedsabler 50 DNV-eksperter*. *Teknisk Ukeblad*, 21. desember 2009. Url: <http://www.tu.no/natur/article231987.ece>

Stensvold, Tore (2009b): *Imøtegår Dovre-rapport*. *Teknisk Ukeblad*, 22. desember 2009. Url: <http://www.tu.no/natur/article232174.ece>

