

Uttalelse til NOU 2013:8 – Med los på sjøsikkerhet

16.09.2013

Denne uttalelse begrenser seg til å gjelde forslag om etablering av nytt bordingsfelt øst av Bastøy i Oslofjorden:

Lokalisering av bordingsfelt må bestemmes ut ifra et sjø sikkert synspunkt, effektiv drift av losfartøy, effektiv utnyttelse av loser, kort bevegelse for losbåt og nødvendig plass for bordingsoperasjoner.

I dag betjenes all trafikk inn og ut av Oslofjorden fra bordingsfelt Øst ved Trestein og bordingsfelt Vest nordøst av Store Færder. Havn for losbåt Øst er Skipstadsand og havnene Fredrikstad, Sarpsborg og Halden betjenes herfra. Antall bordinger er ca. 2000 årlig. Avstand for losbåt til bordingsfelt er ca. 4 nm og total seilingstid med dagens fartøy er 15 min. Skipstad losstasjon opererer med Los 111 bygget av Swedeship i 2001.

Havn for losbåt Vest er Sandøsund på Hvasser og øvrige havner i Oslofjorden betjenes herfra. Avstand til bordingsfelt er 3,75 nm. og seilingstid med dagens losfartøy er 15 min. Hvasser losstasjon opererer med hovedfartøy Los 112 bygget av Swedeship i 2001 og isgående fartøy Los 117 bygget av Dockstadvarvet i 2008. Sistnevnte opererer som reservefartøy for Skipstad, Hvasser og Langesund losstasjon.

Hovedoppgaven til mannskapet på losskøyta er å effektivt tilbringer tjeneste for loser. Dette inkluderer sikker drift av losbåtene. Forutsetninger for trygge bordingsoperasjoner er velegnede fartøyer under alle værforhold, mulighet for god le, god plass for dreining av lossøkende fartøy, lav tetthet av øvrig trafikk (les. fiskefartøyer, lystbåter og ferjer). Seilingstid til bordingsfelt er avgjørende for bunkersforbruk og arbeidstid for loser. Dagens fartøyer forbruker ca. 170 liter diesel ved fart 24 knop. Fartspotensialet for Oslofjordens losfartøy er selvfølgelig avhengig av opptredende vind, vindretning og sjø. Eksisterende bordingsfelt nordøst av Store Færder tilfredsstillende disse faktorer på en god måte.

Etter vår betraktning er det formålstjenlig også i en tid med moderne navigasjonsutrustning som ECDIS og AIS å tilby fartøy los tidlig for innseiling i en fjord da man sikrer at en uthvilt og kompetent person settes om bord. Det er viktig å være klar over at mannskap på dagens skip har lange arbeidsdager og tette anløp av havner, slik at trøtthet og manglende konsentrasjon ofte vil forekomme. Dette gjelder spesielt på mindre fartøy som er lavt bemannet, og i mindre grad på tankskip og cruiseskip. Skipets utrustning kan være av eldre dato. Husk at flagg og mannskap på disse skip sjelden er norsk og kompetansenivået er vanskeligere målbart. Eksisterende bordingsfelt nordøst av Store Færder tilfredsstillende også disse faktorer på en god måte.

Tilleggsoppgaver til losfartøy er å være en del av beredskapet ved ulykker som fartøy i nød, oljeutslipp og brann. Hvasser losstasjon er bemannet 24/7 med en responstid på 30 min. På Hvasser losstasjon er det nylig vedtatt å utplassere og teste ut raskt transportable oljelenser for omringning av havarist og dermed raskt begrense utslipp av olje. I tillegg er utstyr for rask identifisering av

mistenkelig oljeutslipp utenfor kysten plassert i Los 112. Vedtatt montering av FLIR varmesøkende kamera på begge losskøyter er også velegnet til søk og identifisering av oljefilm på sjø. Primært installeres dette for søk og redning. En lokalisering av losfartøy ytterst i fjorden øker aksjonsradiusen og senker responstiden ved uhell. At det nylig er blitt opprettet en nasjonalpark i Tjøme / Nøtterøy gjør nødvendigheten av slik beredskap enda viktigere.

I tråd med denne tekning ble gammelt vakthus revet i 2011 da dette var skadet og hadde lite tilfredsstillende standard, for å gi plass til nytt moderne bygg. Nybygg er besluttet bygget, fullstendig prosjekteringsarbeid er sluttført, grunnarbeid og fremføring av samtlige tilførselliner er ferdigstilt. Tegninger for fundamentplate i betong og bygningsmasse i tre er ferdig tegnet inklusiv detaljert anbudsbeskrivelse etter regler for oppføring av statlige bygg. Bygg er tegnet med oppholdsrom, kontor, garderobe, 4 lugarer og et lite verksted/lager/miljøstasjon/plass for oljeoppsamlingsutstyr. Anbud for gjenstående arbeid er innhentet. Totalt har kostnader så langt vært 3 mill. og pris for gjenstående arbeid er 4,0 mill.

Operasjon av losfartøyer i Oslofjorden vintertid gir ekstra utfordringer. Nedkjølt sjø og kaldt vær gir stor nedising og farten må senkes til ca. 10 knop for å unngå sprut som iser losbåt raskt ned. Avgjørende faktorer er vindhastighet og lufttemperatur. Ved islagt vann benyttes isgående fartøy Los 117 på begge sider av fjorden. Båtens maks. fart er 23 knop, men reduseres selvfølgelig proporsjonalt med isens tykkelse. Ved is på begge sider av fjorden må ekstra isgående fartøy leies inn. Isproblematikk øker innover i fjorder.

Med ovennevnte begrunnelse betrakter Hvasser losstasjon utvalgets anbefaling i ovennevnte NOU om å opprette ett nytt bordingsfelt øst av Bastøy som lite gjennomtenkt og uklokt, og ber om at dagens bordingsfelt opprettholdes. I tillegg skal påpekes at nødvendig reduksjon i utslipp av CO₂ neppe oppnås ved å planlegge to operative bordingsfelt med en innbyrdes avstand på 18,5 nm. Losfartøy må seile unødvendig lange strekninger for å utføre bordinger som påføres store kostnader til drivstoff og slitasje på båter. Dette gir økte vedlikeholdskostnader. Avstand mellom bordingsfelt nordøst av Store Færder og foreslått bordingsfelt øst av Bastøya er 18,5 nm. Ca.40 % av trafikken vil fremdeles kreve bording ved Store Færder, selv om nytt indre bordingsfelt etableres.

Ved islagt vann vil man kunne dirigere all trafikk til ett bordingsfelt ved Store Færder som er minst isutsatt, og kun ha behov for ett isgående fartøy i Oslofjorden. Dette løser en del utfordringer som har eksistert når isen legger seg.

Bård Jacobsen T. 90 19 39 52

Losbåtformann Hvasser losstasjon

Kystverket