



Sjøfartsdirektoratet

Vår ref.: 16/1408-3

Dykkar ref.:

Arkiv:

Dato: 24.02.2017

### **Stranda hamnevesen - tilbakemelding på nye rammevilkår for cruisetrafikk på verdsarvfjordane**

Stranda hamnevesen KF er oppteken av å finne ein rett balanse mellom miljø og næringsutvikling. Ei berekraftig kommune med sjøområdet, er ein destinasjon der både miljø, sikkerhet og næringsutvikling vert teke vare på. Turismen må ikkje verte syndebukk for forhold vi sjølv rår over. Ein må sjå på turismen som eit verktøy for vidare utvikling, og sørge for å finne løysningar som er tilpassa eit kvart lokalsamfunn.

Det har oppstått ein uheldig miljødebatt om cruise- og turisttrafikken på Vestlandet, der det vert skapt eit bilete av at det er for mange skip og passasjerar, spesielt i Vestlandsfjordane, og at desse legg att for lite pengar. Inntrykket er at lokalsamfunnet set att med få gevinstar og ei lang rekke miljøbelastningar – noko som aboslutt ikkje er tilfelle.

Naturen og miljøet er eit konkurransefortrinn vi har i Geirangerfjorden - og som vi skal beholde. I eit levende lokalsamfunn der folk arbeider og bur, må vi utvikle vår eiga løysning tilpassa dette, ikkje utvikle eit friluftsmuseum.

Forskningsbasert kunnskap er heilt nødvendig for å finne dei beste løysningane og langsiktige gode tiltak.

Fakta for Geirangerfjorden:

- Ein ser at det er stor mangel på analyser og fakta som gjeld miljø og forureining av sjø og luft.
- Miljødebatten i dag er i stor grad prega av synsing og lite basert på fakta. Ein har fortsatt ikkje «verktøy» for å gjere dei rette tiltaka.
- Logistikken og anløpa i Geirangerfjorden fungerer utan problem og vi har eit godt samarbeid med Kystverket/ los og lokale turoperatørar/ agentar.
- Geirangerfjorden har allereie sett ei grense på ca. 6000 cruisepassasjerar i Geiranger og Hellesylt som tilsvarer 1 skip til kai i Hellesylt og/eller 2 skip i Geiranger. Om eigar, dvs Stranda

kommune vil fastsetje dette i ei lokal forskrift, må dette vere opp til eigar å bestemme, jfr. Havne- og Farvannsloven § 39, 1 ledd.

- Stranda hamnevesen KF med delegert mynde frå Stranda kommune ynskjer å oppretthalde trafikken i sjøområdet slik den er i dag, men på same tid ha fokus på, og ta omsyn til miljø og naturmangfald.
- Skip som bruker scrubber skal imøtekomme SECA-kravet om maks 0,1% svovel, sjølv om skip går på regulær bunkersolje. Fordelen er at scrubberen tek ein del av partiklane i utsleppet. Alle rederi som har slikt utstyr installert skal køyre Closed Loop i havnen. Dette er fordi vi ikkje kjenner effekten av slike utslepp på det marine miljøet.
- Stranda hamnevesen har i dag tydelige forskrifter og informasjon som syner kva som er tillatt og kva som forbudt i vårt sjøområde jfr. våre offentlegrettslege plikter ( sakleg grunnlag og inga forskjellsbehandling ).
- Stranda hamnevesen har eit godt og transparent system for rapportering av avvik, eller mistanke om avvik til ansvarlig myndighet, blant anna til Sjøfartdirektoratet.
- Stranda hamnevesen skal utvikle eit nytt system for prisdifferensiering basert på sesong, miljø, antal anløp og liknande.
- I Geirangerfjorden gjeld Forskrift om tilvisning av plass til oppankring og fortøyning i Geirangerfjorden, Møre og Romsdal. Fastsatt av Fiskeri- og kystdepartementet 7. desember 2004 med hjemmel i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann § 6, annet ledd. I tillegg har ein eigne retningslinjer utarbeidd av losoldermann, oppdatert 25.02 2016.
- Ny Fartsforskrift for Geirangerfjorden er under arbeid og ein anbefaler ei fartsgrense på mellom 5 og 3 knop i inste del av Geirangerfjorden. Vil gjelde frå 2017.
- Stranda hamnevesen har bidrege til at prosjekt «An integrated sustainability appraisal methodology for transportation in rural tourism pressure areas - SUSTRANS» har fått innvilga kr 9,5 mill av forskningsrådet under Transport 2025 programmet. Målet med dette 3 årige prosjektet er å utvikle eit «beslutningsstøtteverktøy» for å kunne vurdere bærekraftige transportløyningar i Geirangerfjordområdet. Prosjektet vert leia av NTNU ved institutt for industriell økonomi og teknologiledelse og vert utført i samarbeid med Sintef Teknologi og Samfunn, Høgskolen i Volda og Universitetet i Bonn i perioden april 2017 til april 2020.
- Stranda kommune har fått ei løyving på kr 800 000 kr frå Miljø- og klimadepartementet. Prosjektet frå Stranda skal medverke til eit grønt skifte blant fjordturistbåtar. Prosjektet vil ha overføringsverdi til andre deler av landet med fjordturisme.

- Stranda kommune har fått løyving til utgreiing av prosjekt «Hellesylt Hydrogen Hub» der ein skal utgreie muligheter for å etablere hydrogenproduksjon basert på småkraft i Sunnylvn som i dag er eit område som har store utfordringar med «innestengt» produksjon<sup>1</sup>
- Ny reguleringsplan for Geiranger vert lagt ut på offentlig høyring våren 2017. Denne vil påvirke både sjø- og landområde og utfallet vil ha vesentlig betydning for Geirangerfjorden og Stranda kommune. Ein reguleringsplan skal ta hensyn til eit berekraftig fjordsystem, samtidig som ein skal sikre næringsverksemd og busetnad.
- I planen er det stor fokus på gode miljøtiltak som kan heve kvaliteten på produktet, betring av sikkerheita og forebygging av farlege situasjonar, samt sikre ein trygg og hensiktsmessig mulighet for av- og påstigning for alle passasjerer .  
Det vert regulert inn soner for ma. ferdsel, friluftsområde, hamneområde og naturområde, samt ankringsområde og fortøyningspunkt i sjø og på land.

Det vert tilrettelagt for nytt ilandstigningsareal/kai der cruiseskip kan legge noko som vil redusere trafikken av tenderbåtar vesentleg, og er framtidsretta med tanke på at stadig fleire nye skip bli bygde utan tenderbåtar.

#### Det er stor fokus på miljømessige forhold

Mindre tendring, redusert trafikkbelastning på sentrum. Det har aldri vore vore på tale å legge til rette for auka trafikk, MEN å tilrettelegge for den allereie eksisterande trafikken, altså rydde både på land og til sjøs. Etableringa av Seawalk i Geiranger er utan tvil det beste miljøtiltaket hittil.

- Den landbaserte turisttrafikken i området er vesentlig større enn den trafikken på sjø og det er her ein først og fremst må gjere tiltak. Ein må ha fokus på korleis samfunnet skal tilpasse seg lavutslepp for buss – bil – båt.

**I perioden januar – juli 2016 har landbasert trafikk (bilar, bussar, bubilar ) auka med 23 % og i perioden juni – juli auka landbasert trafikk med heile 44 %.**

- **Landbasert trafikk er lite forutsigbar, men kan vere enkel å kontrollere.** Det kan setjast eit tak på antal bussar i omløp og/eller ein kan premierer dei mest miljøvenlege bussane. Antal bussar i området kan regulerast i forskrift ( kommunen sitt ansvar ) Alle brukarane , cruisebussar, bussar til hotella, hurtigrutebussar, bussar til ferje og sightseeingbåt får tildelt si «kvote» og ein unngår diskriminering av enkelte kundegrupper.

### **Oppsummering frå Stranda hamnevesen og svar på spørsmål:**

Sjøfartsdirektoratet sin rapport på måling av utslepp til sjø/ luft i 2016 er klar 1. april 2017. Der er presentert indikasjonar ( i møte 15.2 2017 ) på at NOx utslepp er høgt i fjordområdet, men det er fortsatt noko uklart frå kva type fartøy dette gjeld og om det er helsefarlig ( cruise, hurtigrute, ferger, sightseeingbåtar, tender, rib )

Trafikk på land er ikkje med i undersøkinga. Den landbaserte trafikken i Geirangerområdet auka med heile 44 % i 2016.

**Det er forskjellshandsaming å stramme inn overfor cruisenæringa/ internasjonal skipsfart utan å ta omsyn til nasjonal trafikk, bil- og busstrafikk, forureining frå landbruk, husholdning og anna. Jfr. alminneleg forvaltningsrett ( krav til sakleg grunnlag til forskjellshandsaming ) og EØS-avtalen sitt forbod mot direkte eller indirekte nasjonalitetsbasert forskjellsbehandling.**

**Ei eventuell endring i regelverk må vere nasjonalt og ansvaret for dette må delegerast til Sjøfartsdirektoratet.**

Det ein fortsatt ikkje veit nokon ting og som må kartleggast er:

- Røyken frå skip, - eit estetisk problem, eller ein indikasjon på noko verre?
- Har vi ein potensiell helsefare grunna utslepp av NOx og partiklar?
- Kva er langtidsverknaden på nærmiljø og naturen?

**KRAV TIL RAPPORTERING FOR Å ENTRE FJORDENE SOM DEL I OVERVÅKING TILSVARENDE KARTLEGGINGEN I 2016?**

Det må lagast nøyaktige matriser på målingar for kvart fartøy, inkl. antal passasjerar om bord.

Det er viktig med rapportering, måling og fakta som går over ein lengre periode. Ansvar må ligge til Sjøfartsdirektoratet. Regelverk et må vere nasjonalt og likt for alle.

**REDUSERE ANTALL SKIPSANLØP TOTALT ELLER PER DAG/UKE?**

- Dette er eit ansvar som må ligge hos kvar enkelte kommune/ hamn. Stranda kommune v/ Stranda hamnevesen har eit tydelig og godt forankra system for mottak av fartøy i sjøområdet.
- Landbasert trafikk er ei langt større utfordring enn trafikken på sjø, som er planlagt og forutsigbar lang tid i forveien. Det må vere like vilkår.

**KUN TILLATT MED BRUK AV LAVSVOVEL UANSETT SCRUBBER-RENSING ELLER IKKE?**

- Seca grense 62nord må utvidast snarast råd til å gjelde for heile Norge. Det må innførast eit nasjonalt forbod mot tungolje. Det må setjast krav til skip frå før år 2000, altså like vilkår som

for nye skip. Alle skip i nasjonalt farvatn må ha ein teknologi som tilfredstillar Tier2 med hensyn til Nox og krav til Sox på 0,10%.

#### BRUK AV SCRUBBERE OG UTSLEPP TIL LUFT ?

- Kva er mest hensiktsmessig bruk av scrubbere i hamn ? Opne eller lukka scrubbersystem ? Her bør Sjøfartsdirektoratet og/ eller andre kome med ei faleg vurdering og eventuelt eit pålegg til skip. Må vere eit **nasjonalt** krav . Synleg eksos er uansett ikkje ynskjeleg. Med scrubber, må fartøy imøtekammer SECA-kravet om maks 0,1% svovel.

#### FORBUD MOT UTSLIPP AV RENSET OG URENSET KLOAKK, GRÅVANN, BILGE VANN, «SCRUBBERVANN»?

- Ingenting av det som er nemt her er tillatt i Stranda kommune sitt sjøområde og det finst heller ingen indikasjon på utslepp i sjø frå skip med **internasjonalt** sertifikat ( cruiseskip )
- Når det gjeld *Forureiningsforskrifta* så gjeld denne for alle norsk registrete fartøy ( ferjer, sightseeingbåtar, fritidsbåtar, hurtigruta og liknande ).
- Kap 23 åpnar opp for at kommuner kan fastsetje andre krav enn det som er gitt i *Forskrift 30 mai 2012 nr.488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretningar*. Dette kan i praksis vere strengare krav enn i §9 og 10.

Det er i dag lovlig å sleppe ut:

- Ureinsa kloakk direkte ut 12 nautiske mil frå fastland og øyer
- Ureinsa kloakk som er mala opp ( minst 10 mm) 3 nautiske mil frå fastland og øyer
- Rensa kloakk så nære land ein vil

#### MAX HASTIGHET I DEFINERTE SONER I FJORDENE, EKS 4-5 KNOP

- Stranda hamnevesen har under arbeid ny forskrift som gjeld fart der vi foreslår redusert fart frå 8 til 5 knop i inste del av Geirangerfjorden, altså når skipet allereie er komt inn i området.
- Generelt må ein ein vere varsam med å innføre begrensingar på transport-etapper. Dette kan føre til redusert liggetid til skip i hamna, noko som igjen kan gje tapt næringsinntekt.

#### PLASSERING AV ANSVAR:

- Sørge for avklaringar og riktig kompetane når det gjeld ansvar der mange har ulike interesser. Det er lite konstruktivt og lite framtidsretta at ansvar vert pulverisert. Ref. side 25 i presentasjonen 15.02 2017.

Venleg helsing  
Stranda hamnevesen KF

Rita Berstad Maraak  
Hammesjef

*Dette brevet er godkjent elektronisk i Stranda kommune og har derfor ikkje signatur.*