

Oslo, 27/02/2017

Innspill ved rammevilkår for kommersiell trafikk i norske turistfjorder

Bakgrunn

Den totale miljøbelastningen i norske turistfjorder er sammensatt av utslipp fra flere brukergrupper som omfatter lokalbefolkning og «maormalt» samfunnsliv, turister som kommer sjøveien, tursiter over land, samt den lokale aktiviteten (sightseeing, kjøp av produkter og tjenester) som etterspørres av de besøkende.

Sett utenfra kan det virke som turistnæringene i de norske fjorder først og fremst satser på volum, dvs. høyest mulig antall besøkende. Denne strategien har lyktes i relativt stor grad ved et stadig stigende antall turister, med tilhørende tidvise trafikkproblemer i de mest populære destinasjonene. Både i de store byene og de innerste fjordene medfører dette store lokale utslipp, som har både visuell (røyk, smog) og helsemessig effekt (NOx, partikler, sot).

Det mest overraskende er jo likevel den manglende fokus utslipp- og miljøproblemstillingen synes å ha i de fjordene som har fått verdensarv status.

Skal World Heritage være en merkelapp som kun brukes for å oppnå økt antall turister, noe som på ett eller annet tidspunkt igjen vil medføre at de kvalitetene som var årsaken til verdensarvstatusen forringes?

En samlet bærekraftig forvaltning av turisme i norske fjorder, og i særdeleshet Verdensarvfjordene, må ta hensyn til alle interessegruppene og deres aktiviteter.

I dette notatet velger vi å forholde oss til Sjøfartsdirektoratets forespørsel om innspill knyttet til skip (cruiseskip) og lokale fartøy i norske turistfjorder, ref. møte i Bergen den 15.02.2017

Regulering og begrensninger i dag

Regulering av skipsfartsaktivitet i norske fjorder kan synes komplisert og berøres av et stort antall lover, regler og tilhørende statlige og lokale instanser. Tilslutning til internasjonale regler og konvensjoner for maritim aktivitet kan være til hinder for å innføre særskilte norske regler. Resultatet av manglende norske reguleringer og krav vises feks. ved at en stor andel av cruiseskipene som kommer til Norge har relativt høy alder og har dermed ikke nødvendigvis det nyeste og mest moderne utstyret for energiøkonomisering og reduksjon av utslipp.

På tilsvarende måte har lokale myndigheter (fylke, kommune, havnevesen) vært tilbakeholdne med regelverk og krav (konesjonskrav) til aktører og deres fartøy som operer i det lokale markedet. Manglende krav til utslipp og miljøpåvirkning er ofte forklart med at dette vil utgjøre en

trussel mot økonomisk aktivitet (det blir for dyrt), eller med henvisning til konkurransevilkår – det bør være likt for alle og miljøkrav kan virke konkurransevridende.

Oppsummert:

- Manglende miljøkrav til *internasjonal skipsfart* i norske fjorder er knyttet opp mot internasjonale konvensjoner og regelverk
- Manglende miljøkrav til *lokale aktører* er knyttet til frykt for redusert økonomisk aktivitet.

Fremtidig regulering

Bellona mener at både gjeldende regelverk og reguleringer og praksis er svært mangelfull for en bærekraftig forvaltning av de unike kvalitetene det norske fjord- og kystlandskapet har, både av hensyn til lokalbefolkningen, men også for den langsiktige forvaltning av dette som turistprodukt. Vi har ikke kompetanse til å gå inn i alle reguleringer, lover og forordninger i detalj, men vil oppfordre til følgende:

Strategi og mål

Vi (Norge) må få en samlet politikk for hvilke standarder som skal gjelde for turisme og aktivitet mht. estetikk, miljøforurensing og klimautslipp. Dette gjelder spesielt i Verdensarv områdene, men må også kunne settes i verk for andre spesielt sårbare og verdifulle områder både på Vestlandet og i Nord-Norge.

Reguleringer som verktøy

Det må utarbeides hensiktsmessige reguleringer som gjør både nasjonale og lokale myndigheter i stand (hjemler) til å:

- På nasjonalt nivå: innføre nødvendige restriksjoner for internasjonal skipstrafikk (cruiseskip). Dette kan gjøres ved opprettelse av regulering for særskilte områder med spesielle restriksjoner og krav til absolutt belastning i form av begrensinger på antall skip/passasjerer, utslippsindikatorer eller krav til bruk av fornybar energi. Regulerings og kontrollmekanismer kjent fra bla. ECA, Nasjonalparker eller andre verneområder bør kunne benyttes
 - Utvide dagens ECA (svovel) til å gjelde hele norskekysten, også nord for 62gr.
 - Vurdere begrensinger på antall skip/ passasjerer i særskilt sårbare områder. Må også omfatte krav til utslipp til sjø samt fartsbegrensninger/max bølgepåvirkning i strandsonen
 - På sikt: kreve bruk av x% fornybar energi for cruiseskip i fjordarm XYZ innenfor område ABC? Teknologien gjør dette mulig i nær fremtid
- På regionalt nivå (fylke og kommuner): Innføre relevante krav og incentivordninger som dels stiller krav til og dels stimulerer lokale operatører til en mer miljøvennlig forretningsdrift.
 - Eksempel på dette kan være avgifter hhv. avgiftsfritak (ref. elbil avgiftspolitik),

- Stille lokale konsesjonskrav til operatører av både land- og sjøbaserte transport- og sightseeing tilbud om bruk av nullutslippsløsninger på kjøretøy og båter (ref Sandefjord kommunes krav til fergetrafikk i havna)

Lokal og regional næringspolitikk

Det vil også ligge store muligheter i å utvikle en lokal næringsstrategi og lokale verdikjeder som stimulerer til produksjon, distribusjon og bruk av fornybar energi som del av virkemidlene for bærekraftig turisme.

Eksempler på denne type initiativ kan sees i de forskjellige initiativene både på Vestlandet og i Nord-Norge som går på å utvikle lokale verdikjeder med hydrogen produsert fra lokal (innelåst) fornybar kraft.

Miljøstiftelsen Bellona

Sigurd Enge
Leder Skipsfart

Jan Kjetil Paulsen
Senior Rådgiver