

**Fra:** Bjørn E. Pedersen (Bjorn.Pedersen@sjofartsdir.no)

**Sendt:** 28.02.2017 08:03:15

**Til:** Postmottak; Bjørn Reppe

**Kopi:** Henrikke Roald; Ove Tautra

**Emne:** VS: Kartlegging av utslipp fra skipstrafikk i fjordstrøk med stor cruisetrafikk

**Vedlegg:**

---

**Fra:** Trygve Tønnessen [mailto:trygve@fjordcharter.no]

**Sendt:** 24. februar 2017 14:41

**Til:** Bjørn E. Pedersen <Bjorn.Pedersen@sjofartsdir.no>

**Emne:** Kartlegging av utslipp fra skipstrafikk i fjordstrøk med stor cruisetrafikk

Tilsvar som ønsket jf invitasjonen på arbeidsseminaret for kartlegging av utslipp fra skipstrafikk i fjordstrøk med stor cruisetrafikk.

Fjordcharter Norway AS er på lik linje med Fjord 2, Lustrabåtene og Norwegian Fjord Voyage aktører som har gjennom svært mange år har bidradd til at Flåm og Gudvangen som destinasjon er blitt den viktige resursen den er for Aurland Kommune og reiselivsnæringen i områdene.

Fjordcharter Norway AS har siden 2008 bidradd til å sette Flåm på kartet. Vi har katamaranfartøy som har relativt ny motorteknologi og som er svært lett driftede fartøyer. De øvrige turistfartøyene som operer i fjorden er heller ikke noen miljøbomber. Det er blant annet vi m.f tilsvarende aktører som har fått satt Nærøyfjorden på verdensarv kartet i og med at så mange turister har vært der og fått opplevd den fine naturen på våre og våre kollegers fartøyer.

Norge har vel det mest gjennomførte og strengeste regelverket i verden hva angår drift av passasjerfartøy. For en del år siden ilet tillegg staten aktørene krav om å betale en Nox avgift som kun ruterederiene på ordinære trafikk-konsesjoner for refundert av sin oppdragsgiver jf stortingsvedtak.

De små aktørene som oss m.f må betale avgiften og legge den inn i billettpriene til våre reisende siden det er segmentert hvem som for refundert avgiften og der faller alle som driver med turisme utenfor så fremt at fartøyet som benyttes ikke allerede er implementert i en konsesjonsrute via en fylkeskommune eller via statens vegvesen.

Da det ikke er alle turist fartøy som er Nox pliktige da dette går på kW, er det en rekke operatører som slipper unna og dermed kan holde en lavere pris, dette medfører at vi også må redusere prisene og kostnader til Nox blir dermed en direkte tilleggsutgift.

Det er heller ikke alle som betaler Nox avgift av operastørene ut fra Flåm, to fartøyer som opererte ut fra Flåm i 2016 var ikke registret i særavgifts registeret og heller ikke i Nox fondet. Et av selskapets fartøy som de opererer ble implementert 21.7.2016, men det er et tredje fartøy og de øvrige som leies inn var ikke registret. Det er en operatørs plikt å påse at avgift blir betalt og fartøyene innmeldt. Begge fartøyene ble operert av den «største» aktøren. Elisabeth Hessen ved Nox fondet kunne oppdatere i forrige uke at aktuelle fartøy fortsatt ikke er implementert. I følge sjøfartsdirektoratet har begge fartøyene over 750 kw framdriftsmaskineri og dermed er de pliktige til å betale avgift. Enten via Nox fondet eller via skattemyndighetene. Tiltak bør iverksettes for å pålegge at alle Nox pliktige fartøyer i området rundt Flåm avkreves for avgift, dette både for at de skal holde seg innenfor loven men det har også et konkurranse aspekt med seg.

Utredning for å ilegge småbåtoperatørene som transporterer turister i Norske fjorder som tilleggskrav til alt det andre som må oppfylles og etterleves av lover og regler for å bidra til at områdene ikke blir forurenset, er som å «spytt i havet» Det er ikke operatørene som befракter turister mellom blant annet Flåm og Gudvangen som utgjør en miljørisiko eller som bidrar til forurensning. Det er aldri på noe tidspunkt observert luftforurensing i Gudvangen utover hvitt kalkstøv fra gruveindustrien, den skyen er der på dager uten båttrafikk også og kommer av blant annet lasting og lossing.

I Flåm derimot har vi enkelte dager kunne se en sky av eksos og vanddamp som henger mellom fjellene på dager med flere cruisefartøy og på dager med vindstille. Skyen henger alltid svært høyt og vi har aldri sett dette som en helseisiko grunnet nettopp den høyde dette legger ser i.

I stedet for å fokusere på det som muligens er problemet og som er utslipp fra Cruiseskip har vi observert at enkelte benytter seg av situasjonen til å markedsføre The Fjords sin MS - Vision off the Fjords. Det er utenfor plenum foreslått regler for utøvende aktører hvor det foreslås å settes krav til fartøy, drift etc.

Vision Off The Fjords er et banebrytende fartøy visuelt sett og den har noen små elektro maskiner som benyttes i 8 kn sonen fra Styvi til Bakka. Men selv om fartøyet benytter elektro drift på aktuelt strekk er det dette fartøyet som bruker mest drivolje pr driftstime av samtlige fartøy ut fra Flåm. I tillegg er det det fartøyet som lager de største bølgene av samtlige fartøy i fjorden, bølgene er så store at vi har laget en egen prosedyre for hva kaptein på våre fartøy skal gjøre når de møter dette fartøyet i fart på fjorden. Det er også Vision Off the Fjords som støyer mest under manøvrering til og fra kai, dette uansett hvilket fartøy det sammenlignes med. Trøsterne lager en forferdelig støy, både innvendig i fartøyet og utenfor fartøyet.

Nå er ikke tema å omtale Vision Off the fjords på noen negativt måte, men mange involverte i dette aktuelle prosjektet har tydeligvis den vrangforestilling at Vision Off The Fjords er et miljøfartøy, det tør vi påstå er feil.

Markedsføringen som henger rundt på flyplasser som omtaler fartøyet som et elektrisk fartøy mener vi er si strid til markedsføringsloven da opplysningene er feile. Vision Off The Fjords er et kommersielt dieseldrevet fartøy med 2 stk MAN V12 framdriftsmaskineri og som i tillegg har elektromaskiner som blir ladet via diesel drift og som også kan lades til kai.

Vi har klart oppfattet at noen ønsker å favorittseire Vision Off The Fjords i aktuelle sak på bekostning av andre aktørers fartøy og det kan vi ikke delta i uten å si ifra.

Selskapet The Fjords er i tillegg et relativt nystartet selskap og de for slik vi opplever for mye drahjelp av lokale myndigheter på bekostning av oss andre aktører. Dette gjelder, kapital, kai tilgang, kaiplasser, særavtaler om avgifter etc.

Dersom utslipp til luft faktisk er et reelt problem i andre fjorder en i Geiranger bør det foretas analyser og utredninger som verifiserer nettopp slikt. I bergen ble det nettopp offentliggjort en analyse som viste at utslipp fra cruiseskip kom så høyt opp i luftlagene at eksosen ikke utgjorde noen helseskadelig virkning. Derimot var det pekt til landtrafikken som den største utslippsgruppen som bidro til helseskader. Men er det et målbart og reelt problem eksempelvis i Flåm bør staten snarest iverksette sine lange og mangeårige planer om land strøm til cruiseartøyene. Å skubbe byrden med den type utslipp over på de små fartøyene som kjører med turister i fjordene blir som å skyte «spurv med kanaon» det er ikke de små turistfartøyene som utgjør en risiko for luftforurensning det tror jeg også samtlige som var tilstede på seminaret var enige i.

Forslag til reduserende tiltak for utslipp til luft på vårt fartøy som i utgangspunktet er mer miljøvennlig enn det over omtalte som har samme type maskiner til fremdrift som Westcruise:

- Dersom Fjordcharter Norway AS gis tilskudd til å bygge «bulber» på fartøyet Wescruise vil det bidra til reduserte allerede lave utslipp ytterligere og det vil bli mindre behov for maskinkraft for å oppnå samme hastigheter som nå. Skipsingeniørsekskapet Sawicon AS i Bergen har tegnet en banebrytende baug bulb type som kan etter monteres på alle A symmetriske katamaranskrog. Slike bulber vil redusere friksjonen gjennom vannet betydelig og dermed redusere forbruket pr kWh. Investeringen er på 700 tusen NOK.

Fartsreduksjon mellom Styvi og Bakka bør gjelde alle fartøy ikke bare fartøyer over 30 fot, på den måten bidrar næringen til å ivareta det marine livet herunder sel som ved flere anledninger har blitt påkjørt av små hurtiggående fartøyer. Støyen vil også minimaliseres i verneområdet med et fullstendig fartsforbud for alle fartøyer til å overholde 8 kn. Fartøy over 30 fot går allerede i området på nærmest tomgang ved redusert fart til 8 kn og man hører knapt motordur fra noen av disse.

Flåm er for aktører som oss allerede den mest kostbare havnen å anløpe, samt operere ut fra av samtlige havner vi anløper med våre 6 fartøyer.

Tiltakshaver bær få utarbeidet konsekvensanalyser for både Micro og Macro økonomi i berørte områder dersom pannen er å redusere antall skipsanløp.

*Oppsummert:*

*Invitasjonen til arbeidsseminaret het « kartlegging av utslipp fra skipstrafikk i fjordstrøk med stor cruisetrafikk» Det er lite og ingenting som er framlagt av kartlegging eller annet som underbygger at det er risikoutslipp i Nærøyfjorden eller i Gudvangen, vi kunne heller ikke se noe framlagt på arbeidsseminaret som omhandlet målinger på utslipp i Flåm eller for andre*

destinasjoner.

Det å foreslå tiltak uten å vite hva parameter som skal danne grunnlaget for restriksjoner/pålegg/krav er etter vårt skjønn å starte i feil ende. Uansett det er ikke småbåtselskapene som må rammes, skal det iverksettes noen tiltak må disse være bygget på reelle målinger og analyser, fagmiljøer, NHO sjøfart og HRF som er Hurtigbåtrederienes forening bør også få uttale seg da en rekke medlemmer kan bli rammet. Det ble signalisert at samtlige fjorder skulle rammes, dvs store deler av HRF flåtens medlemmer.

Dersom det fremlegges forslag til hvem fartøystyper som skal få lov til å gå mellom Flåm og Gudvangen med henvisning til en samtale med en representant for vernestyret etter seminaret blir slik i da fall feil. Det er i lov om offentlige anskaffelser hjemlet at en tilbyder innen det offentlige kan tillates å sette krav til et fartøy og en operatør, men slike restriksjoner kan kun rettes opp mot fartøy som deltar i offentlige anbud. Alt annet vil ifølge samtale med konkurransetilsynet være konkurransevridende tiltak. Dvs at fartøy som er gitt en kommersiell konsesjon faller utenfor og det samme gjelder de fartøyene som er chartret inn av turoperatører, cruiseskip etc.

Landstrøm for cruise fartøyer er det som må prioriteres og det er der vi mener at staten eventuelt sammen med lokale fylkeskommune og kommuner må ta kostnad og ansvar.

Hvit diesel:

Jeg lovet å sende sjøfartsdirektoratet mer utfyllende informasjon fra mitt innlegg på seminaret om bruk av hvit diesel. Her finner dere noen linker til diverse rapporter og artikler.

[http://www.luftkvalitet.info/Libraries/Rapporter/BB\\_forum\\_270309\\_Lysbildeseriernr\\_4\\_-\\_del\\_V.sflb.ashx](http://www.luftkvalitet.info/Libraries/Rapporter/BB_forum_270309_Lysbildeseriernr_4_-_del_V.sflb.ashx)

<https://www.nrk.no/telemark/ber-for-hvit-diesel-1.309422>

<https://www.nrk.no/telemark/hvit-diesel-kan-redde-byer-1.309412>

<https://www.venstre.no/artikkel/2011/08/18/hvit-diesel-skal-lose-luftproblemene/>

Haus den 24.2.2017

Med vennlig hilsen  
Trygve Tønnessen  
Daglig leder  
Fjordcharter Norway AS

[www.fjordcharter.no](http://www.fjordcharter.no)