

UTTALE FRÅ STRANDA HAMNEVESEN KF

Forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretningar

Det overordna arbeidet og samordning av nasjonale tiltak som gjeld klima og miljø, støttar vi fullt ut og vi ynskjer å samarbeide med statlege styresmakter i det vidare arbeidet med å utvikle løysingar for eit godt miljø og eit vekstkraftige lokalsamfunn.

Det er ikkje tvil om at vi må gjere meir for å premiere låg- og nullutsleppsteknologi i skipsfarten, og ha eit nasjonalt regelverk som sørgjer for strengare krav til klima- og miljø for fartøy langs heile kysten i Noreg.

Stranda hamnevesen KF er opptekne av at hamner skal ha rammevilkår og like konkurransevilkår som bidreg til berekraftig og verdiskapande utvikling.

Stranda hamnevesen KF meiner at:

- Det må innførast miljøtiltak som er berekraftige, realistiske og basert på fakta. Rein natur og grønne fjordar er det viktigaste konkurransefortrinnet vi har. Det skal vi ta vare på. Det må førast ein streng kontroll med at alle fartøy som kjem til Norge, inkludert norske fjordar, overheld alle gjeldande miljøkrav. Dette må også gjelde for all landbasert trafikk.
- Reguleriane som blir foreslått av Sjøfartsdirektoratet er fornuftige, men må gjelde alt norsk farvatn. Særreguleringar i § 14b, § 14C og § 14d må utan tvil vere nasjonale. Dette vil gje langt større miljøeffekt totalt sett og ein unngår konkurransevridning mellom destinasjonane. *Dersom cruiseskip vert utestengt frå Verdsarvfjorden og får høve til å legge anløp i nærliggjande hamner, vil det resultere i eit auka antal bussar inn til Geiranger. Det vil vere særst uheldig både for miljøet og ein allereie sterkt pressa trafikal infrastruktur i Geiranger. Vi oppmodar difor norske styresmakter om å arbeide for nasjonale reguleringar.*
- Cruiseturisme er svært viktig for framtidig verdiskapning og attraktive arbeidsplassar. Denne næringa gir store positive ringvirkningar - Ikkje berre for

lokalsamfunna, men for heile landet. Ein må difor finne ein god balansegang der både miljø, sikkerheit og næringsutvikling vert teke vare på.

- Stortinget sitt vedtak nr. 672 om nullutslepp for ferjer og turistskip frå 2026 betyr at fartøy som ikkje møter krava til nullutslepp, ikkje kan segle i norsk farvatn. Det finnast ikkje teknologi i dag, og mest truleg heller ikkje innan 2025 som gjer det mogeleg å segle inn norske fjordar, utan utslepp til luft. Dette kan verte ein alvorleg konsekvens både for Verdsarvfjordane og for Noreg. Stortinget må gjere vedtak i tråd med Sjøfartsdirektoratet sine forslag til reguleringar. Det må setjast krav til endring hjå internasjonale og nasjonale rederi, men det må vere tid til omstilling slik at cruisenæringa og operatørar av turistruter kan tilpasse seg dei nye krava. Både cruiserederi, Hurtigruten og andre rederi synes endringsvillige.
- Overføringstapet, i tillegg til det samfunnsøkonomiske tapet, som er ei følgje av at skip vel anløp til andre hamner enn i Verdsarvfjordane, må takast omsyn til – Rapport Samfunnsøkonomisk analyse av miljøkrav til fartøy i Verdsarvfjordene, MENON publikasjon nr. 3/18.
- Det er ikkje gjort ei kartlegging og analyse av konsekvensar for lokalt næringsliv dersom ein reduserer antal cruiseskipanløp til Verdsarvfjordane. Det er umogeleg for mange næringsdrivande (opplevelses- og aktivitetsarrangørar, transportselskap, butikkar og restauranter mm) å opprettholde same omsetning som i dag, utan cruisetraffikk.
- Statlege styresmakter må utarbeide og ha ein konkret plan for infrastruktur , for alternativt drivstoff i heile transportsektoren og legge til rette for landstrømsanlegg for cruiseskip, også i Verdsarvfjordane. Ein plan må omfatte organisering, finansiering og framdrift slik at både cruiserederi, Hurtigruten, samt andre nasjonale og lokale rederi, kan tilpasse seg realistiske krav.
- Forslaget til forbod av utslepp av kloakk og gråvatn er fornuftig. Det må leggjast til rette for mottaksanlegg for kloakk og gråvatn i Stranda kommune og staten må bidra med nødvendig finansiering. Kravet til utslepp av kloakk må også gjelde for mindre hurtigåande fritidsbåtar.
- Ei forskrift skal vere enkel, praktisk og brukarvenleg. Utkast til forskrift synes å vere godt gjennomarbeidd. Målingar må utførast over ein lengre periode og Norsk Institutt for luftforskning (NILU) og Norsk Institutt for vannforskning (NIVA), må gjere sine vurderingar av funna.

- **Det er korrekt å plassere dei nye bestemmelsane i miljøsikkerhetsforskriften, med heimel i Skipssikkerhetsloven § 31 og § 33.**
- **Sjøfartsdirektoratet sitt mandat må endrast til å gjelde nasjonalt og ikkje berre utvalgte fjordstrøk.**
- **Det må takast omsyn til funna som vert gjort i prosjektet SUSTRANS, som er ferdigstilt i 1.april 2020.**

Vedlagt uttalen ligg ytterligare merknader og informasjon.

Dato: 19. august 2018

Venleg helsing

Stranda hamnevesen KF

Olav Bratland

Sign.

Styreleiar

Rita Berstad Maraak

Sign.

Hammesjef

Brevet er godkjent elektronisk i Stranda kommune og har difor ikkje signatur.