

NOTAT FRÅ STRANDA KOMMUNE OG AURLAND KOMMUNE SOM GJELD UTFORDRINGAR FOR VERDENSARVFJORDANE. KORLEIS KAN DESSE LØYSAST ?

Innleiing:

Stranda kommune og Aurland kommune har eit felles syn på reguleringane og miljøkrav – og som kjendt så ligg verdsarvfjordane i desse to kommunane. Eit felles syn gjeld også for Stortinget sitt vedtak om nullutslepp frå 2026 og Sjøfartsdirektoratet til forslag til reguleringar. Desse to sakene må sjåast i ein samanheng.

Vårt syn er at desse tiltaka er positive, viktige og i all hovudsak fornuftige. Vi er nøydde til å ta grep for å få ned utsleppa frå cruisetrafikken. Rein natur og grønne fjordar er det viktigaste konkurransefortrinnet vi har og det skal vi ta vare på. Alternativet til å ta beslutningar basert på fakta og halde streng kontroll, er at det vert umogeleg å ta i mot turistar i framtida,

Når det gjeld Sjøfartsdirektoratet sitt forslag, så er vi ueinig i eitt punkt. Vi meiner forslaget ikkje går langt nok. Vårt syn er at å ta vare på fjordane, er ei nasjonal sak og at dei tiltaka som er føreslegne, må sjølvstendig gjelde i alle norske fjordar. Det er viktig for å gjere tiltaka treffsikre – og det er viktig for å unngå at god miljøpolitikk bidreg til urimeleg konkurranse. Det vil vere synd om desse reguleringane berre bidreg til at utsleppa flytta seg frå verdsarvfjordane til andre norske fjordar. Difor, ja til tøffe tiltak – men likevel slik at tiltaka er nasjonale og gjeld for alle og ikkje berre for nokon få.

Ved sidan av heilskapleg planlegging, er miljøkrav slik Sjøfartsdirektoratet no legg fram, avgjerande for å sikre at turismen er berekraftig. Vi er fornøgd med at fleire høyringspartar deler vårt syn på eit behov for nasjonale reguleringar.

Stortinget sitt vedtak om nullutslepp frå 2026 er ein ambisjon vi vil dele. Men i klima- og miljøpolitikk må måla henge saman med dei verkemidla vi har tilgjengeleg. Det er vanskelig å spå, særleg om framtida. Teknologi endrar seg raskt. Men å slå fast at vi allereie i 2026 må kome til null, kan ein konsekvens vere at det beste vert det gode sin fiende. Dersom resultatet vert null cruiseskip i verdsarvfjordane, vil dette ha dramatiske konsekvensar for lokalsamfunna våre. Lat oss difor gå i dialog om korleis heve ambisjonsnivået, utan at resultatet vert krav som teknologien ikkje kan innfri.

Vår ambisjon er klar – utsleppa skal ned og fjordane skal vere grønne. Vi håpar det er mulig å jobbe saman med Stortinget om reguleringar som bidreg til stadig skjerpa tiltak, men som også gjev oss fleksibilitet som er heilt nødvendig for å ta vare på arbeidsplassar og verdiskapning i ei omstillingsfase.

Stranda og Aurland kommunar, saman med Stranda hamnevesen og Aurland hamnevesen, har over tid gjennomført fleire miljøtiltak. Det går mellom på anna på regulering av antal skipsanløp / passasjerar, premiering til skip med låge utslepp, fartsregulering og forskningsprosjektet SUSTRANS. Vi deltek og i nasjonale samarbeidsprosjekt for å fremje meir miljøvenleg skipsfart, samt reinare fjordar og hamner.

Er det berekraftig å frakte turistar med store cruiseskip inn i fjordane våre ?

Cruiseturisme er svært viktig for framtidig verdiskapning, attraktive arbeidsplassar og har vore, og er sjølve bærebjelken for utvikling av turistnæringa. Ei næring som gjev store positive ringvirkningar - ikkje berre for lokalsamfunna, men for heile landet.

Det er avgjerande at vi no får ned utsleppa frå cruisenæringa, men tiltaka må gjelde for alle og vere nasjonale. Om krav og reguleringar berre omfattar verdsarvfjordane, vil vi sjå ei utvikling der cruiseskipa legg til kai i nabohamner med akkurat den same negative påverkinga for miljøet.

For verdsarvområda vil belastninga bli like stor – turistane vil kome med buss frå nærområda og inntektene vil bli mindre for dei næringsdrivande. MENON har dokumentert at det samfunnsøkonomiske tapet av nye miljøkrav til fartøy vil vere 250 millionar over 5 år. 1/3 av dette vil vere i verdsarvfjord-områda. Dersom vi i tillegg får store overføringstap fordi cruiseskipa legg til ei hamn andre stader, vil reguleringane kunne ha store negative verknader for verdsarvområda.

Rapporten syner og at konsekvensane for turistnæringa mest truleg er større enn ein miljøgevinst ved NOx-krav, fordi ein forventar at cruiseskip (som elles ville kome hit) vel å ikkje kome til Norge i det heile tatt.

Korleis kan kommuner og regionar leggje til rette for at turismen vert sett på som positivt i lokalsamfunna våre ?

Vårt utgangspunkt er at reiselivet er avgjerande for at lokalsamfunna våre er livskraftige og det er avgjerande at folk har arbeid. Cruisetrafikk og anna turisme er med på å gjere det muleg å drive næringsverksemd innan transport, butikk, restaurant, opplevingar m.m. Ringverknadene frå aktiviteten er stor. For oss vil konsekvensane av reduserte inntekter frå reiselivet vere dramatiske.

Over heile verda diskuterer land og lokalsamfunn no korleis vi kan kombinere auka turisme med betre berekraft for natur og nærmiljø. I Stranda kommune er vi no i gang med fleire planprosessar. Heilskapleg planlegging er avgjerande for at vi skal kunne kombinere eit vitalt reiseliv med gode lokalsamfunn. Geirangerplanen ligg no hos departementet og ei områderegulering må gjennomførast for å leggje til rette for miljøvenlege løysningar og eit vekstkraftig lokalsamfunn.

Aurland kommune arbeider med ein omfattande områdereguleringsplan for Flåm, inkludert hamneområdet. Ein må finne rom til miljøvenlege løysingar, som landstraum og ladeanlegg. Difor er det viktig å få avklart framtidige rammevilkår.

Korleis kan kommune og stat leggje til rette for ei berekraftig turisme i fjordane våre utan at vi står i fare for å redusere verdien av verdensarvstatus og naturverdiar ?

Ein må finne ein god balansegang der både miljø, sikkerheit og næringsutvikling vert teke vare på. Den mest alvorlige er fråflytting og gjengroing av landskapet – dette er ein større trussel på sikt, enn forureininga frå cruiseskip.

Volumturisme er eit ord som dessverre har fått ein negativ klang. Det vert blant anna brukt til å beskrive destinasjonar som til tider har mange turistar på ein gong. Med vinterstengde vegar og inga ferje på fjorden i periodar, vert det vanskeleg og lite førutseieleg for besøkande å reise til vårt område haust, vinter og vår. Dette gjer det også vanskelig å tilretteleggje for lønnsom sesongsutviding – difor treng området volumturisme i ein kort periode om sommaren for å skaffe seg nødvendige inntekter.

Vi meiner at turismen i området er berekraftig slik den er i dag, men Sjøfartsdirektoratet sine forslag til reguleringer må setjast i verk som planlagt. Vidare må busstrafikk og anna bil trafikk inn og ut av området regulerast og stillast krav til.

Forskningsprosjektet "Sustainable Transportation in Rural Tourism Pressure Areas"

(SUSTRANS) skal bistå beslutningstakere med å forbetre transportsystem i slike naturområder. Her vert Geirangerfjordområdet brukt som eit case studie. Eigar er NTNU Bærekraft og det er bevilga NOK 9,5 mill til prosjektet frå Norges Forskningsråd.

Prosjektet vil utvikle nøkkelindikatorar og eit komplett vurderingsverktøy for transportsystem i rurale turistattraksjonar. Dette vert gjort ved å kombinere samfunns- og ingenørvitenskap, sosiologi, miljøkunnskap og økonomi. SUSTRANS tek sikte på ei sterk involvering av ulike aktørar for å forstå interesser, verdiar og bekymringar når det gjeld å forbetre transportsystem.

Ein har i tillegg fått støtte frå Regionalt forskningsfond Midt-Norge til «Big Data» analyse av miljøkvalitet i Geiranger. Utdringane er mangel på vitenskapelige fakta og analyser som skal danne grunnlag i transportplanlegging og riktig avgjerlse. Det er i dag inga god forståing

for korleis transportbelastning, operative og teknologiske karakteristikkar av ulike framkomstmiddel, samt meteorologiske forhold, isolert sett og i samvirke, verkar inn på nivå på forureining. Dette kan føre til at ineffektive, sub-optimale eller kontraproduktive tiltak vert sett i verk. Prosjektet sitt hovedmål er å predikere forureiningsnivå med utgangspunkt i data frå transport sett i samheng med meteorologiske forhold.

Samarbeidspartnarar er Institutt for havromsoperasjonar og byggingsteknikk og University of Bonn Institute für Wirtschaftsgeographie. Resultatet frå ein slik modell vil i tillegg ha stor verdi for ei vidare beslutningsanalyse i SUSTRANS.

Bør ein regulere skipstrafikken som seglar inn i verdensarvfjordane og i andre sårbare naturområder ?

Det må vere streng kontroll men innføring av reguleringar og miljøtiltak må vere 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 først ein streng kontroll med at alle fartøy som kjem til Norge, inkludert norske fjordar, overheld alle gjeldande miljøkrav - i tillegg må dette også gjelde for all landbasert trafikk.

Regulering av skipstrafikken må skje lokalt og det er viktig å ta omsyn til heile transportbildet. Det kan også vere nødvendig å regulere mengda av cruisepassasjerar, slik det allereie vert gjort i dag, tilpassa infrastruktur på land, sikkerhet på sjø og det som er tillatt miljøbelastning innanfor gjeldande regelverk.

Det må vere like reglar for heile kysten. Mange av skipa som ikkje tilfredsstillar krava frå Sjøfartsdirektoratet, og spesielt til TIER III vil forsvinne innan 2025, fordi 50 % av dagens fartøy som operer i Norge er over 30 år. For nokre fartøy vil TIER II vere ei utfordring.

Korleis kan ein redusere klimautslepp frå cruisenæringa ?

Reguleringane som blir foreslått av Sjøfartsdirektoratet og som skal gjelde kun for Verdsarvfjordane frå 1. februar 2019, er fornuftige fordi:

- Dette er tiltak Stranda og Aurland har etterspurt og arbeidd for i lengre tid. Det er også sendt inn ei betydelig mengde dokumentasjon siste 2 åra på utfordringane vi har hatt med utslepp til luft. Dette gjeld også for lokal båttrafikk.
- Det er ei stor omdømmeutfordring at turistar, lokalbefolkning og media ikkje greier å skilje på kva som er forureining og kva som er vanndamp.
- Når det gjeld endringsforslaget som gjeld bruk av drivstoff med eit maksimalt svovelinnhald på 0,10 vektprosent og forbod mot bruk av eksosvaskesystem (scrubbers), så er det svært viktig at reguleringne vert innført frå 1. februar 2019. Forbodet må omfatte både lukka, åpne og hybride eksosvaskesystem.

- Geirangerfjorden ligg i dag utanfor området for lavutslepp som gjeld sør for 62.breiddegrad. jf. MARPOL regel V/.14.6.1 og VI/ 14.3, medan Nærøyfjorden er innanfor. Det er viktig at Geirangerfjorden vert omfatta av same regleverket som «Emission Control Areas (ECA) som er spesielle områder med strengare krav til luftutslepp frå skip.

Det same gjeld for reguleringane som vert foreslått av Sjøfartsdirektoratet frå 1.1 2020, som kan innførast, men må sjølvstendig gjelde alt norsk farvatn. Dette vil gje ei langt større miljøeffekt totalt sett og ein unngår konkurransevridding mellom destinasjonane.

Vi oppmodar difor norske styresmakter om å arbeide for nasjonale reguleringar.

1. Krav om at skip skal ha eit NO_x-utslepp som ikkje overstig verdiene gitt i MARPOL Vedlegg VI, regel 13.4 (Tier II) innan 2022 og regel 13.5 (Tier III) innan 2025
2. Kun tillate med bruk av drivstoff med lavt svovelinnhold, uavhengig av om skip har rensesystem (scrubber) eller ikkje
3. ECA-området (Emission Control area) må gjelde heile norskekysten
4. Synleg utslepp av røyk frå skip skal ikkje vere så tett at den reduserer gjennomsikta med meir enn 50 % ved kaldstart eller 10 % under segling.
5. Krav til rapportering vert innført for alle skip.
6. Miljøinstruks i definerte soner for å holde forbruk av drivstoff og utslepp til eit minimum.
7. Forbod mot utslepp av gråvatn.
8. Forbod mot utslepp av kloakk, urensa og rensa.

Innføring av Environmental Port Index (EPI) er eit viktig verktøy og metode for å måle utslepp til luft når skip ligg til kai eller er oppankra, samt bidra til å fastsetje eit transparent og rettferdig system for miljødiffrensiering av ulike hamnevederlag – som kvar enkelt hamn kan bruke i si eiga prisfastsetjing. Utgangspunktet er at «forureinar» skal betale.

Målsetjinga med prosjektet er at ein EPI-portal skal sørge for effektiv datainnsamling, datakvalitetssjekk og berekning av ein EPI-score. EPI er basert på skipet sitt faktisk forbruk og operative forhold ved eit anløp i hamna. Dette betyr at skipet må (det er ikkje frivillig) rapportere inn forbruk etter anløp, noko som over tid vil generere verdifull data på det faktiske utslepp til luft, samt effekt på klima.

Korleis utvikle nullutslippsløysningar for cruistrafikk i fjordane ?

Statlege styresmakter må utarbeide og ha ein konkret nasjonal plan for infrastruktur og for alternativt drivstoff i heile transportsektoren. Ein plan må omfatte organisering, finansiering og framdrift slik at både cruiserederi, Hurtigruten, samt andre nasjonale og lokale rederi, kan

tilpasse seg realistiske krav. Vi meiner at alle rederi er tilpasningsdyktige og det er viktig å iverksetje tiltak for å få ein rask reduksjon av utslepp til luft og sjø.

Det er behov for å redusere lokalforureining både frå fartøy og landbasert trafikk. Det er utslepp av svovelgasser (SO_x) og nitrogenoksider (NO_x) og sotpartiklar til luft som bidreg til den visuelle og helseskadelige forureinga frå skip. Det skjer mykje positivt på dette område og alle nybygg med kjøstrekking etter 1. januar 2021 som opererer i ECA området, er pålagt IMO sine TIER III-krav. Slik teknologien er i dag så vil dette seie LNG eller SCR-katalysator. I dette bildet må det vere ei klar målsetjing å utvide ECA-området.

Det er og heilt nødvendig å avklare Sjøfartsdirektoratet sitt forslag sett opp mot Stortinget sitt vedtak nr. 672 :

”Stortinget ber regjeringen implementere krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder samt andre egnede virkemidler for å sørge for innfasing av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030, herunder innføre krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026.”

Dette vedtaket betyr at det skal vere nullutslepp, også når det gjeld karbondioksyd (CO₂) noko som i praksis vil medføre full stopp i all cruisetrafikk. Slik teknologien er i dag så er det kun hydrogen, full batteridrift og atomkraft som teoretisk kan tilfredsstillere dette kravet. Det er ingenting pr. i dag som tyder på at slik teknologi er tilgjengelig for cruiseskip på denne sida av 2030.

Sjøfartsdirektoratet har i tildelingsbrev frå Nærings- og Fiskeridepartementet frå 8.1 2019 fått følgjande heilt nødvendige oppdrag:

- Utgreie ei utviding av krava for å redusere utslepp i verdensarvfjordane til andre norske farvatn.
- Utgreie konsekvensane av å innføre krav om nullutslepp frå turistskip- og ferjer i verdensarvfjordane så snart det er teknisk mogeleg å gjennomføre, og seinest innan 2026.

Stranda og Aurland sitt forslag til løysning:

1. Dersom det viser seg at nødvendig teknologi ikkje er på plass i god tid før 2026, kan ein då åpne for å endre på tidpunktet for gjennomføring av vedtaket som gjeld nullutslepp ?
2. Kan det vere ei løysning at Sjøfartsdirektoratet sine TIER III krav som skal gjelde frå 1.1 2025 kan fortsetje og gjelde også for 2026 og til nødvendig teknologi er på plass ?

3. Kan det åpnast for naturlege dispensjonar i ein overgangsperiode ? Kan ein til dømes gje dispensasjon til skip etter søknad og la skipet gå på TIER III krav ? Rederiet må kunne dokumentere korleis ein vil løyse kravet om nullutslepp når det vert innført. I ein søknad kan ein be om at rederiet gjer greie for kva teknologi ein vil nytte for å i møtekomme krav til nullutslepp.
4. Det er viktig at det vert innført skjerpa miljøkrav nasjonalt og ikkje berre for verdsarvfjordane. Då får ein størst mogeleg miljøgevinst og ein unngår uønska konkurransevridding
5. Når det gjeld å gå frå TIER III til nullutslepp, så kan det synes som om at dette vert svært dyrt og krevjande for Norge. Konsekvensane kan verte dramatiske for samfunn, verdiskapning og arbeidsplassar. Kan Stortinget, i dag og næraste åra, bruke ressursar på tiltak og krav som tilgjengelig teknologi kan innfri og som kanskje kan gje ei endå større effekt både på miljø og næringsutvikling ?

25.01 2019

På vegne Stranda kommune og Aurland kommune

Rita Berstad Maraak

Hamnesjef i Stranda kommune

rima@stranda.kommune.no

tel: 46 41 11 13