

Møteinnkalling

Utval: Nærøyfjorden verneområdestyre
Møtestad: Fjordcruise, Gudvangen - Flåm
Dato: 04.09.2018
Tidspunkt: 11:30 – 15:30

Eventuelt forfall må meldast snarast på tlf. 99499753 eller e-post fmsfano@fylkesmannen.no. Vararepresentantar møter etter nærare beskjed.

Styremedlem Gunn Åmdal Mongstad og vara Hilmar Høl har meldt forfall til møtet.

Arbeidsdokument for besøksstrategien vert ettersendt.

Oppmøte på kaien i Gudvangen kl. 11:15. Båten går frå Gudvangen kl. 11:30. Møtet vert gjennomført på båten, eller i Flåm etter båten har lagt til kai i Flåm kl. 13:30.

Saksliste

Utvals- saksnr	Innhald	Lukka	Arkiv- saksnr
ST 31/18	Godkjenning av innkalling og dagsorden		
ST 32/18	Val av eit styremedlem til å skrive under protokoll		
ST 33/18	Referatsaker		
RS 17/18	Vik kommune - vedtak av planprogram og invitasjon til å koma med innspel til revisjon av kommuneplanen sin arealdel		2018/111
RS 18/18	Svar på førespurnad om grunngjeving av vedtak om avslag på etablering og oppsett av lyspunkt - Nærøyfjorden		2018/1041
RS 19/18	Rapport etter riving - sak 5/18		2016/3005
RS 20/18	Kontrakt - konsulenttenester i samband med brukarundersøking Nærøyfjorden 2018		2018/1081
RS 21/18	Arbeidsdokument besøksstrategi for Nærøyfjorden, august 2018		2013/3025
ST 34/18	Delegerte saker		
DS 7/18	Bleia-Storebotnen landskapsvernområde - dispensasjon til flyging med helikopter		2018/2605
DS 8/18	Nærøyfjorden landskapsvernområde - løyve til landing med helikopter i Nærøydalen		2018/2608
DS 9/18	Nærøyfjorden landskapsvernområde - forlenging av løyve til transport av stein med helikopter til Brekkestien		2014/1097
DS 10/18	Nærøyfjorden landskapsvernområde - søknad om løyve til helikopterflyging i Handadalen		2018/2420
DS 11/18	Nærøyfjorden landskapsvernområde - løyve til landing med helikopter for frakt av felt storvilt i Brekke/Frondalen og Flenjane storviltvald		2018/2542
DS 12/18	Nærøyfjorden landskapsvernområde - løyve til landing med helikopter på Skogane for transport av slåmaskin		2017/5
ST 35/18	Uttale frå Nærøyfjorden verneområdestyre til endring av regelverk for verdsarvfjordane		2018/2227
ST 36/18	Oppfølging av rapport om erosjon frå skipsbølger i Nærøyfjorden		2014/4243

ST 31/18 Godkjenning av innkalling og dagsorden

ST 32/18 Val av eit styremedlem til å skrive under protokoll

ST 33/18 Referatsaker

RS 17/18 Vik kommune - vedtak av planprogram og invitasjon til å koma med innspel til revisjon av kommuneplanen sin arealdel

RS 18/18 Svar på førespurnad om grunngjeving av vedtak om avslag på etablering og oppsett av lyspunkt - Nærøyfjorden

RS 19/18 Rapport etter riving - sak 5/18

RS 20/18 Kontrakt - konsulenttenester i samband med brukarundersøking Nærøyfjorden 2018

RS 21/18 Arbeidsdokument besøksstrategi for Nærøyfjorden, august 2018

ST 34/18 Delegerte saker

DS 7/18 Bleia-Storebotnen landskapsvernområde - dispensasjon til flyging med helikopter

DS 8/18 Nærøyfjorden landskapsvernområde - løyve til landing med helikopter i Nærøydalen

DS 9/18 Nærøyfjorden landskapsvernområde - forlenging av løyve til

transport av stein med helikopter til Brekkestien

DS 10/18 Nærøyfjorden landskapsvernområde - søknad om løyve til helikopterflyging i Handadalen

DS 11/18 Nærøyfjorden landskapsvernområde - løyve til landing med helikopter for frakt av felt storvilt i Brekke/Frondalen og Flenjane storviltvald

DS 12/18 Nærøyfjorden landskapsvernområde - løyve til landing med helikopter på Skogane for transport av slåmaskin



Arkivsaksnr: 2018/2227-0
Saksbehandler: Anbjørg Nornes
Dato: 20.08.2018

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nærøyfjorden verneområdeestyre	35/18	04.09.2018

Uttale frå Nærøyfjorden verneområdeestyre til endring av regelverk for verdsarvfjordane – endring av forskrift om miljømessig sikkerheit for skip og flyttbare innretningar

Innstilling frå forvaltar

Vurdering i saksframlegget vert sendt som uttale i saka.

Saksopplysningar

Dokument som bakgrunn for saka:

- Høyring – forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretningar, *Sjøfartsdirektoratet* 02.07.2018
- Forslag om forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretningar
- Rapport Utslipp til luft og sjø fra skipsfart i fjordområder med stor cruisetrafikk, *Sjøfartsdirektoratet* 5.mai 2017
- Rapport Nærøyfjorden landskapsvernområde. Erosjon fra skipsbølger, *M17025-R001- Uni Research Polytec*
- Forskrift om vern av Nærøyfjorden landskapsvernområde av 08.11.2002
- Naturmangfaldlova av 19. juni 2009
- Forvaltningsplan for Nærøyfjorden, rapport nr. 1 – 2008

Sjøfartsdirektoratet fekk i 2016 i oppdrag av Klima- og miljødepartementet å gjennomføra ein prosess med å kartlegga utslepp til norske fjordar med cruisetrafikk. Oppdraget var avgrensa til verdsarvfjordane Geirangerfjorden, Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden. Det vart sett på utslepp av kloakk og gråvatn i fjordane, og utslepp til luft frå skipsfarten. Resultata frå kartleggingane er presentert i rapporten «[Utslepp til luft og sjø frå skipsfart i fjordområder med stor cruisetrafikk av 5. mai 2017](#)».



Vurdering

Strengare reguleringar av utslepp til luft og sjø i dei norske verdsarvfjordane er naudsynt. Det er viktig med tiltak for å unngå auka problem med kloakk i Nærøfjorden, og minske utslepp av miljøgifter til luft. Deler av Aurlandsfjorden og heile Nærøfjorden ligg innanfor Nærøfjorden landskapsvernområdet. Verneforskrifta har ikkje eigne reglar for utslepp til luft og sjø, men utsleppa påverkar opplevinga av landskapsvernområdet. Alle verneområde i Norge skal ha utarbeidd besøksstrategiar innan 2020. Det er spesielt viktig for område med høge besøkstal, slik som Nærøfjordområdet. Besøksstrategien for Nærøfjordområdet er under utarbeiding. Verneområdestyret har gitt føringar på at det skal leggjast til rette for auka besøk der det ikkje går ut over verneverdiane og lokalsamfunna. Samstundes skal det leggjast til rette for berekraftig næringsutvikling. Tiltak for å redusera utslepp til sjø og luft er tiltak som vil bidra til betre forvaltning av både verneområde og verdsarvområdet.

Innføring av reglane bør gjennomførast gradvis over fleire år for å gje næringa og lokale forvaltningsmynde naudsynt tid til omstilling og tilpassing til nye reglar, men samtidig bør det ikkje vera lenger tidsrammer enn at næringa og lokale myndigheiter startar omstillingsprosessane no.

Verneområdeforvaltninga støttar framlegg til krav om miljøinstruks i alle større skip, men meiner at dette bør innførast for all kommersiell båttrafikk i verdsarvområdet. Miljøinstruksen kan vera med å styra ferdselen på fjorden i ein meir miljøvenleg retning.

I rapporten frå Sjøfartsdirektoratet vert fartsreduksjon nemnt som eit av tiltaka for å redusera utslepp til luft frå skip over 20 000 tonnasje. Anbefalingar frå Sjøfartsdirektoratet er sendt til Klima- og miljødepartementet for vidare oppfølging. Verneområdestyret har fått utarbeid ein rapport om erosjon frå skipsbølger i Nærøfjorden. Erosjonsrapporten slår fast at bølger frå båttrafikk kan føra til erosjon og utvasking av strandlinja og kulturminne. Føremålet med vern av Nærøfjorden landskapsvernområde er å ta vare på eit unikt natur- og kulturlandskap. Erosjon av strandlinja og kulturminne kan utgjera ein trussel mot verneverdiane. Ved å endra tilrådde fartsreduksjonar til å gjelde for båtar over 30 fot, vil det gje positiv effekt både på verneverdiane og utslepp av miljøgifter til luft. Oppmoding om å vurdere soner med fartsreduksjon vert utgreidd i eiga sak og sendt som oppmoding til vidare vurdering i Samferdselsdepartementet og Kystverket.



**Nærøfjorden
verneområdestyre**



Arkivsaksnr: 2014/4243-0
Saksbehandler: Anbjørg Nornes
Dato: 20.08.2018

Utval	Utvalssak	Møtedato
Nærøyfjorden verneområdestyre	36/18	04.09.2018

Oppfølging av rapport om erosjon frå skipsbølger i Nærøyfjorden

Innstilling frå forvaltar

Nærøyfjorden verneområdestyre arbeider vidare med tiltak for å redusera erosjon frå skipsbølger på strandlinja i Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden. Tiltaka skal leggjast fram til godkjenning i verneområdestyret i møte 27. november 2018:

- Utviding og presisering av fartsreguleringssona med heimel i verneforskrifta for Nærøyfjorden landskapsvernområde. Framlegg om utviding av fartsreduksjon med 8 knop for båtar over 30 fot i området frå Beitelen til Gudvangen i Nærøyfjorden. Framlegget vert sendt til Miljødirektoratet for vidare oppfølging.
- Framlegg til fartsreduksjon i definerte soner i Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden, med 8 knop for båtar over 30 fot. Med fartsreduksjon på 8 knop for båtar over 30 fot, kan gjeldande fartsregulering verta ein del av dei nye sonene med fartsreduksjon, og reglane om fartsreduksjon vert samla i eit regleverk. Framlegget vert sendt til Kystverket og Aurland kommune for vidare vurdering.
- Støtte Aurland Hamnevesen sitt arbeid med innføring av AIS for alle fartøy med trafikk i Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden.
- Auka innsats med fartskontroll i fartsreduksjonssona.
- Framhald av SNO sine målingar av erosjon i strandlinja i Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden.
- Sette opp skilt om fartsregulering i Nærøyfjorden.
- Vurdera lokal miljøinstruks med krav om at båtane skal halde ein fart som ikkje fører til skade på strandlinja og omgjevnadane jf. forskrift om fartsbegrensing i sjø, elv og innsjø § 2.

Saksopplysningar

Dokument som bakgrunn for saka:

- Rapport Nærøyfjorden landskapsvernområde, erosjon frå skipsbølger, *M17025-R001 – Uni Research Polytec*
- Regelverk for verdensarvfjorden – Sjøfartsdirektoratets anbefalinger angående hastighetsreduksjoner i verdensarvfjordene, *Sjøfartsdirektoratet 16.06.2018*

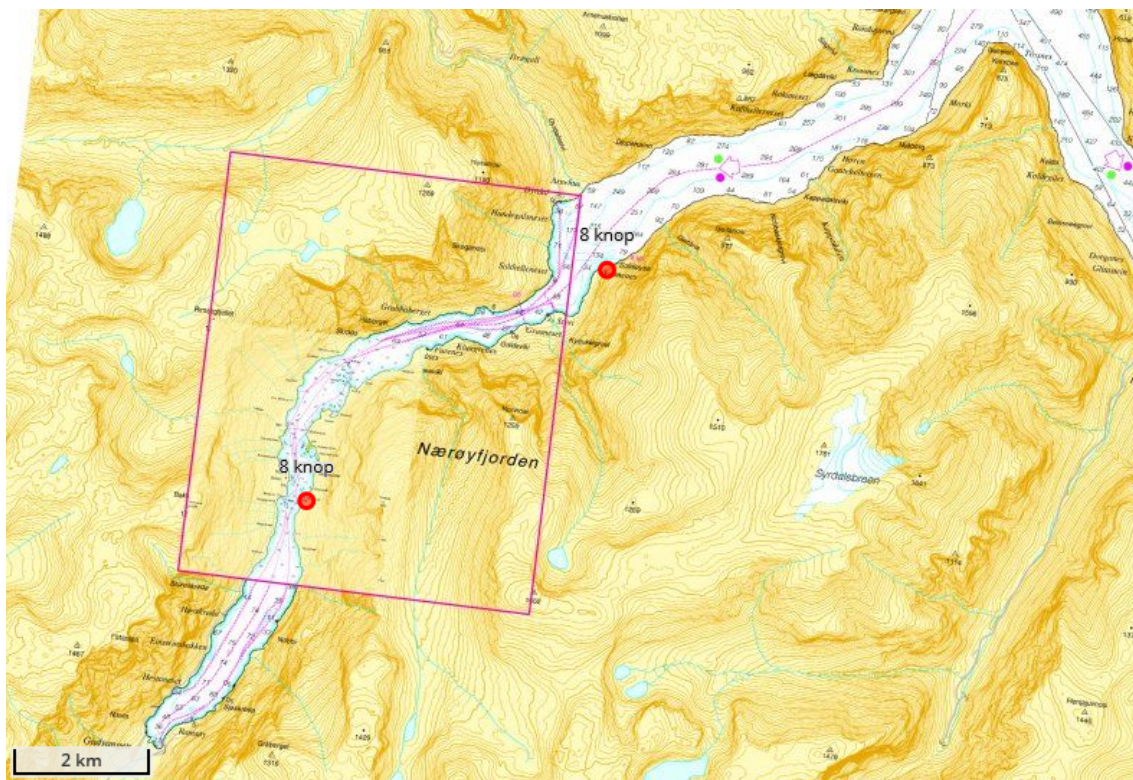


Nærøfjorden verneområdestyre

- Forskrift om vern av Nærøfjorden landskapsvernområde av 08.11.2002
- Naturmangfaldlova av 19. juni 2009
- Forvaltningsplan for Nærøfjorden, rapport nr. 1 – 2008

Mange besøkjande kjem til Nærøfjordområdet for å oppleve fjordlandskapet. Etter at Nærøfjorden vart innskriven som del av verdsarvområde Vestnorsk Fjordlandskap på UNESCO si verdsarvliste i 2015, har interessa for området auka ytterlegare. Dei som kjem ynskjer å besøkja både Aurlandsfjorden og Nærøfjorden. Dei store cruiseskipa er for store til å gå inn i Nærøfjorden. Turistane får difor tilbod om å ta passasjerbåtar inn i Nærøfjorden. Dette har før til auka trafikk av charterbåtar melom Flåm og Gudvangen. I tillegg er det ei rekke passasjerbåtar, ferjer og ribbåtar som trafikkerer same strekinga, og mellom Kaupanger og Gudvangen er det rutegående ferjer frå mai til september. Det har samtidig vore ein markert auke i tal kajakkpadlarar på fjorden av privatpersonar og kommersielle aktørarar. Kommersielle selskap tilbyr opplevingar med kajakk og enkel overnatting på strendene langs fjorden.

I deler av Nærøfjorden og Aurlandsfjorden er det utfordringar med erosjon og utvasking av strandsona. Utfordringane har vore størst i Nærøfjorden mellom Dyrdal og Bakka. I tillegg er det registrert erosjon langs strandlinja mellom Stokko og Undredal i Aurlandsfjorden. For å avgrensa problemet med erosjon, vart det lagt inn regel om fartsreduksjon i verneforskrifta for Nærøfjorden landskapsvernområde (§ 3 punkt 2.2 b)). Maksimumsfart forbi Skalmenes-Bleiklindi er 8 knop for båtar over 30 fot.



Fartsreduksjon mellom Bleiklindi og Skalmenes. Utklipp frå sjøkart.



Nærøyfjorden verneområdestyre har ansvar for å forvalta verneområde på ein måte som tek vare på verneverdiane. På bakgrunn av den aukande aktiviteten av båtar på fjorden, og tilbakemeldingar om auka erosjon i strandsona i Nærøyfjorden frå folk som er busette langs Nærøyfjorden, tinga verneområdestyret ein rapport av Statens naturoppsyn (SNO) i 2014. Det vart spurt om oppdatert informasjon om kva skadar som har oppstått som fylgje av erosjon skapt av bølger i verneområdet (Rapport 05.11.2014, Erosjon i strandsona, Nærøyfjorden landskapsvernområde – Kristoffer Ullern Hansen, SNO). Rapporten er basert på innsamla fysiske data om dagens tilstand langs fjorden, og ei samanstilling av munnleg informasjon frå folk langs fjorden. I rapporten er det framlegg til tiltak retta mot båttrafikken.

Nærøyfjorden verneområdestyre tinga ei kartlegging av erosjonen i Nærøyfjorden for å få ytterlegare kunnskapsgrunnlag for å vurdere tiltak for forvaltning av verneområdet i Nærøyfjorden i tråd med rammene for vernet. Det er godt dokumentert at strandsona er prega av erosjon frå bølger, men det har mangla kunnskap om i kor stor grad denne erosjonen er forårsaka av naturlege bølger kontra bølger skapt av båttrafikken.

Uni Research Polytec fekk oppdraget med kartlegginga av erosjon i Nærøyfjorden. Oppdraget var fylgjande:

- Måling av erosjon og utvasking i strandsona i Nærøyfjorden med video-overvaking.
- Gjennom video-overvaking skal det målast kva effekt bølger frå båtar og vindsjø har på naturområde og kulturminne i strandsona.
- Målinga skal føregå i område der grensa for fartsregulering startar. Desse områda er ved Skalmenes – Salthella og Bleiklindi – Bakka.
- Perioden for måling er frå mai 2017 til ca. 1. mars 2018. Det må vera med målingar om hausten og vinteren for å måla effekten av vindsjø i ein periode av året då det vanlegvis er meir vind.
- Analyse av innsamla data. I analysen skal det kome fram kva skadeomfang det er av bølger frå vindsjø og båtar i strandsona.
- På bakgrunn av analysen skal det kome fram tilrådingar på tiltak som kan minske erosjon og utvasking.

Målingane er utført i perioden april 2017 til mars 2018. Rapporten frå arbeidet vart lagt fram for Nærøyfjorden verneområdestyre 27. juni i år. I rapporten er det fylgjande konklusjon etter kartlegginga:

- Erosjon og utvasking av murar langs fjorden er eit vesentleg problem i Nærøyfjorden.
- Naturleg førekomande bølger (vindbølger) gjev ikkje eit signifikant bidrag til erosjon og utvasking i Nærøyfjorden.
- Ingen av båttypane som er observert gjev eroderande sjø ved Bakka/Bleiklindi når fartsavgrensinga vert halden.
- Det er observert at fartsavgrensinga ikkje vert halden (farten vert redusert for seint), men det kan berre i avgrensa grad dokumenterast på grunn av at ikkje alle fartøy har AIS
- Båtar med katamaranskrog gjev svært mykje eroderande bølger ved Salthella. Dette skuldast bølger som er danna lang ute i fjorden. Dette er svært tydeleg med katamaranskrog. Det er usikkert om dette også gjeld andre båttypar.

Rapporten kjem med fylgjande tilrådingar:

- Fartsavgrensingane handhevast strengt.
- Det utarbeidast jamlege rapportar der det kontrollerast at alle båtar har aktiv automatisk identifikasjonssystem (AIS) og at fartsavgrensingane vert haldne.



- For å unngå erosjon på Salthella innføres det fartsavgrensing for sørgående trafikk som gjeld heilt ut til Beitelen.

Rapporten er sendt ut til båtselskap med trafikk på Nærøyfjorden. Det er kome inn kommentar til rapporten frå Fjordcharter Norway AS. I kommentaren vert det påpeika at ikkje alle fartøy har krav om å gå med AIS (automatisk identifikasjonssystem).

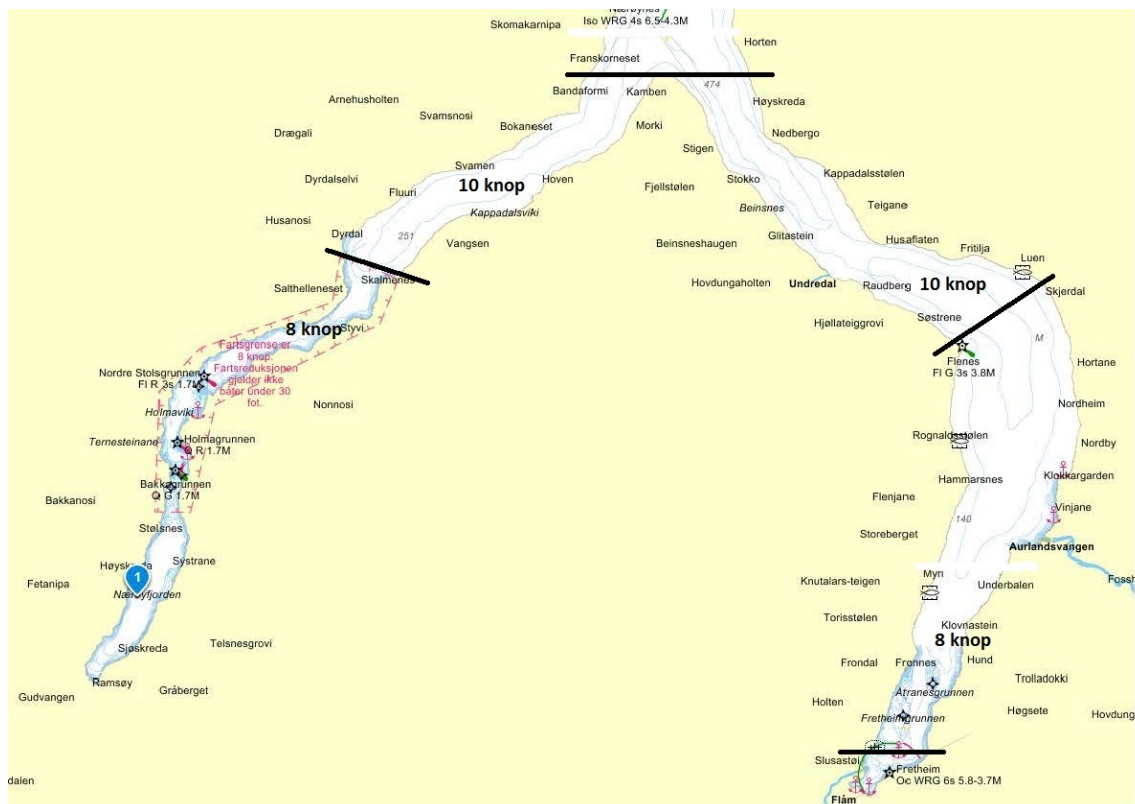
I fylgje forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger § 19, skal fylgjande passasjerskip ha AIS:

b) passasjerskip med bruttotonasje 300 eller meir i innanriksfart

c) passasjerskip med bruttotonasje 150 eller meir i innanriksfart når dei kan oppnå fart på 20 knop eller meir.

Vidare i kommentaren frå Fjordcharter Norway AS vert det peika på at RIB-fartøya burde vore omtalt i rapporten, og at fartsreduksjon også burde gjelde alle fartøy under 30 fot. RIB-fartøya er ikkje kartlagt i rapporten. Uni Research Polytec har på generelt grunnlag svart på spørsmål om bølger frå RIB-fartøy, at desse fartøya lagar lite bølger når dei planar.

Sjøfartsdirektoratet har som del av oppdraget med reduksjon av utslepp til skip i verdsarvfjordane, vurdert moglegheitene for å innføra maksimal fart for skip i definerte soner. Sjøfartsdirektoratet sende tilråding om fartsreduksjon i verdsarvfjordane til Klima- og miljødepartementet i brev 14.06.2018. Tilrådd fart i definerte soner i Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden kjem fram av kartet under. Fartsreduksjonen er tilrådd ut frå mål om å minke utslepp til luft frå skip. I rapporten utarbeidd av DNV GL (*Miljøtiltak i verdensarvfjordene – Effekt av hastighetsreduksjon for cruiseskip i verdensarvfjordene*) er det vist til at det er dei store skipa (over 25 000 bruttotonasje) som gjev størst utslepp til luft og som står for størstedelen av luftsleppa. Fartsgrense på 8 knop vil kunne vera ein ideell nedre fartsgrense for å redusera utslepp frå dei store skipa. Utsleppa vil verta redusert med inntil 10 % for Nærøyfjorden. Det vert tilrådd fartsreduksjon for skip over 20 000 tonnasje. Fartøy i rutetrafikk vil ikkje verta påverka av denne fartsgrensa.



Vurdering

Resultata som er lagt fram i rapporten om erosjon viser at skipsbølger fører til erosjon og utvasking av strandsona. Vidare vert det konkludert med at vindbølger ikkje gjev signifikant bidrag til erosjon og utvasking i Nærøfjorden. Med den kunnskapen som no føreligg, bør det setjast i verk tiltak for å redusera erosjon frå skipsbølger ut frå eit føre-var-prinsipp jf. naturmangfaldlova § 9. Erosjon og utvasking av strandlinja og kulturlandskapet påverkar verneverdiane, og kan verta ein trussel mot verneføremålet dersom skadeomfanget av erosjon held fram.

Bølgehøgde og kor lenge bølgene varer er avgjerande for erosjonen. I rapporten vert det vist til litteratur med terskelverdiar for bølgeerosjon. Desse verdiane er omkring ein periode på 2,5 sekund med bølgehøgde 25 cm. På Salthella er eroderande bølger særleg tydeleg for båtar med katamaranskrog på grunn av at bølgene vert laga langt ute i fjorden. Det er meir usikkert om dette gjeld andre båttypar. Etter kartlegginga vart utført i 2017, har The Fjords gjennomført endringar på rutetidene for sine båtar. Dei to fartøya til The Fjords som har katamaranskrog, går no med ein fart på om lag 10 knop på heile strekninga Gudvangen – Flåm, og med 8 knop i fartsreduksjonssona. Det har ført til ein auke frå 1,5 time til 2 timar på denne strekkingen. Fartsreduksjon er positivt for å redusera problema med erosjonen.

Under synfaringa til Uni Research Polytec på Salthella, registrerte dei at strandlinja var tydeleg brattare akkurat i vasslinja. Dei tolkar dette som teikn på at stranda vert vaska ut raskt. Under synfaringa høyrde og såg dei at masse rulla ned skråninga. På grunn av den bratte hellinga på stranda, er det lite truleg at steinane vil verta vaska opp att av nye bølger. Utfrå observasjonane, har Uni Research Polytec anslått at mengde masse som vert flytta pr. dag vil



vera i storleik kg/dag/meter. Horisontal erosjonsfart er anslått til å vera i storleik fleire millimeter pr. døgn eller fleire cm pr. måned. Det må gjerast nye målingar for å få meir nøyaktige tal på erosjonen etter farten på katamaranskroga er sett ned.

Også i Dyrdal kan grunneigarane visa til at auka erosjon på strandlinja har ført til undergraving av murar langs sjøen. Ut frå den kunnskapen me har om erosjon i dag, vurderer forvaltar at det hastar med å setja i gang tiltak for å unngå store endringar på Salthella og i Dyrdal. Tiltaka som er tilrådd er å setja ned fartsgrensa i sørgåande retning frå Beitelen og inn til Salthella. Dette tiltaket vil ha positiv verknad også for strandlinja i Dyrdal. På denne bakgrunn rår forvaltar til at fartsreduksjonssona på 8 knop for båtar over 30 fot vert flytta ut til Beitelen både for sørgåande og nordgåande trafikk. Sjøfartsdirektoratet tilrår fartsreduksjon på 10 knop for skip over 20 000 tonnasje i denne sona. Ved å endra fartsreduksjonen til å gjelda alle fartøy over 30 fot, vil det både gje mindre erosjon av strandlinja og mindre utslepp av miljøgifter til lufta.

Rapporten konkluderer med at ingen av båtane som er observert gjev eroderande sjø ved Bakka/Bleiklindi når farten på 8 knop vert halden. I rapporten vert det nemnt at bølgene kan gje meir bølger i det farten vert tatt av. Dette er også observert av fastbuande på Bakka. For å redusera erosjonsproblema, meiner forvaltar fartsreduksjonsgrensa bør endrast til å gjelde heile fjorden inn til Gudvangen og for alle båtar over 30 fot. Det vil vera samanfallande med fartsreduksjonssona som er tilrådd frå Sjøfartsdirektoratet, men gjelde for fleire fartøy enn skip over 20 000 tonnasje.

Sjøfartsdirektoratet kjem med framlegg om soner med fartsreduksjon for skip over 20 000 tonnasje, med grunngjeving at det er dei største skipa som står for største delen av utsleppa av gassane SO_x og NO_x til luft i fjordområda. Det er framlegg om fartsregulering i definerte soner i fjorden. Det bør vurderast om fartsreduksjonen skal utvidast til å gjelda fartøy over 30 fot i område som er utsett for erosjon. Rapporten frå Uni Research Polytec viser at bølger fører til erosjon, og fart påverka skadeomfanget. Overfører ein resultat frå Nærøfjorden til Aurlandsfjorden, er det utfordringar med erosjon langs strandlinja på heile strekninga frå Beitelen til Flåm der det er murar og bygningar i strandsona. SNO har hatt målepunkt for erosjon på Stokko, og kan vise til erosjon på Stokko. Ut frå føre-var-prinsippet meiner forvaltar det bør vurderast å innføra fartsregulering for båtar over 30 fot i alle sonene der Sjøfartsdirektoratet kjem med framlegg om innføring av fartsreduksjon i Aurlandsfjorden. Fartsreduksjon vil i tillegg kunne gje positiv effekt for tryggleiken på fjorden for både motorisert og u-motorisert ferdsel.

Målet med besøksforvaltning i norske verneområde er å få god balanse mellom å ta vare på verneverdiane, skape gode lokalsamfunn og gode opplevingar for dei besøkjande, og legge til rette for lokal verdiskaping. Det er naudsynt med meir konkrete reglar for fart i område der båttrafikken gjev bølgeslag som har negativ verknad på strandsona. Det er særleg viktig i eit verneområde som i tillegg har ein verdsarvstatus. Reguleringar vil både ta vare på verneverdiane og samstundes kunne gje nye moglegheiter for utvikling av næringslivet i området generelt og reiselivet spesielt. Ferdsel på fjorden med båtar over 30 fot er i hovudsak fjordcruise for besøkjande som ynskjer å oppleva fjordlandskapet. Fartsreduksjon på 8 knop for båtar over 30 fot på store deler av strekninga Gudvangen – Flåm vil føra til at båtselskapa må bruka omkring 2 timar på turen. Det vil ta tid å innføra nye tilbod og ruter for båtselskapa, og det må takast høgde for dette i innføring av nytt regelverk.



Det pågåande arbeidet med restaurering og årleg vedlikehald av steinmurane i sjøkanten må fortsetja. I tillegg må bølger frå skip reduserast. I forskrift om fartsbegrensing i sjø, elv og innsjø § 2 (generell fartsbegrensing) heiter det; «*Fartøyer skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter fartøyets størrelse, konstruksjon, manøvreringsevne og farvannsforholdene, slik at det ikke ved bølgeslag eller på annen måte oppstår skade eller fare for skade på personer, herunder badene, andre fartøyer, farvannets strandlinjer, akvakulturanlegg eller omgivelsene for øvrig*». Forvaltar har ikkje kjennskap til om denne generelle regelen vert handheva, og den er vanskeleg å fylgje opp. Eit alternativ til å innføra fartsreduksjonssoner, kan vera å innføra lokal miljøinstruks som pålegg båtane å halda ein fart som ikkje fører til skade jf. forskrifta over om generell fartsgrense. Ein slik instruks bør innehalda reglar for t.d. maksimal bølgehøgde og bølgeperiode (jf. terkselvediar for erosjon omtalt i rapport frå Uni Research Polytec). Utarbeiding av lokal miljøinstruks må vera i samarbeid med Aurland Hamnevesen som er lokal forvaltningsmyndigheit for farvatnet i Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden.

Eit anna tiltak som er tilrådd i rapporten frå Uni Research Polytec, er å innføra krav om at alle passasjerbåtar skal gå med AIS. Det kan vera eit tiltak for å ha kontroll med at fartsreduksjonen vert halden. Sjøfartsdirektoratet kan setja krav om AIS, eller det kan lagast ei lokal forskrift. Aurland Hamnevesen ynskjer å innføra krav om at alle båtar går med AIS spesielt med tanke på sikkerheit for ferdsel på sjøen. Forvaltar rår til at verneområdestyret støttar Aurland Hamnevesen sitt arbeid med dette. Eit anna tiltak som kan vera aktuelt å setja i verk er å kontrollera farten med gjeldande reglar for AIS. Kystverket kan gjennomføra slike kontrollar.

Oppsummering av framlegg til oppfylgjande tiltak:

- Utviding og presisering av fartsreguleringssona med heimel i verneforskrifta for Nærøyfjorden landskapsvernområde. Framlegg om utviding av fartsreduksjon med 8 knop for båtar over 30 fot i området frå Beitelen til Gudvangen i Nærøyfjorden. Framlegget vert sendt til Miljødirektoratet for vidare oppfylgning.
- Framlegg til fartsreduksjon i definerte soner i Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden, med 8 knop for båtar over 30 fot. Med fartsreduksjon på 8 knop for båtar over 30 fot, kan gjeldande fartsregulering verta ein del av dei nye sonene med fartsreduksjon, og reglande om fartsreduksjon vert samla i eit regelverk. Framlegget vert sendt til Kystverket og Aurland kommune for vidare vurdering.
- Støtte Aurland Hamnevesen sitt arbeid med innføring av AIS for alle fartøy med trafikk i Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden.
- Auka innsats med fartskontroll i fartsreduksjonssona.
- Framhald av SNO sine målingar av erosjon i strandlinja i Nærøyfjorden og Aurlandsfjorden.
- Sette opp skilt om fartsregulering i Nærøyfjorden.
- Vurdera lokal miljøinstruks med krav om at båtane skal halde ein fart som ikkje fører til skade på strandlinja og omgjevnadane jf. forskrift om fartsbegrensing i sjø, elv og innsjø § 2.