

Klima- og miljødepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 OSLO

## Regelverk for verdensarvfjorder - Sjøfartsdirektoratets anbefalinger angående hastighetsreduksjoner i verdensarvfjordene

Vi viser til oppdrag om reduksjon av utslipp fra skip i verdensarvfjordene i brev datert 28. juni 2017, der vi blant annet ble bedt om å vurdere muligheten for å innføre maksimal hastighet for skip i definerte soner i verdensarvfjordene, i samarbeid med Kystverket.

Vi hadde et møte med Kystverket den 26. februar 2018 der hastighetsbegrensninger var tema. Per i dag finnes det noen hastighetsreguleringer i de innerste sjøområdene i verdensarvfjordene. De lokale myndighetene har tatt initiativ til en forskrift innerst i Geirangerfjorden med en fartsbegrensning på 5 knop fra Skagevika og 3 knop i deler av indre havn. For indre del av Aurlandsfjorden ved innseilingen til Flåm har lokale myndigheter tatt initiativ til en forskrift som setter farts grensen til 5 knop. Kystverket har godkjent begge disse forskriftene, og når skilting er i orden, og er meldt til Kystverket, blir begge disse forskriftene kunngjort i Lovdata. I tillegg til dette er det gitt en fartsregulering i forskrift om Nærøyfjorden landskapsvernområde der maksimal fart på 8 knop gjelder på strekningen Skalmenes – Bleiklindi i Nærøyfjorden<sup>1</sup>.

Vi gav DNV GL i oppdrag å gjøre en studie av effekten av hastighetsbegrensning for cruisesfartøy i verdensarvfjordene, og DNV GL leverte rapporten: *Miljøtiltak i verdensarvfjordene - Effekt av hastighetsreduksjon for cruiseskip i verdensarvfjordene*. Deres oppsummering og anbefaling er som følgende:

*«Cruise- og hurtigrutetraffic i de norske verdensarvfjordene står for en vesentlig andel av de samlede utslipp til luft i områdene.*

*Settes det hastighetsbegrensning i verdensarvfjordene vil dette føre til redusert drivstofforbruk og reduserte utslipp til luft på hele strekningen inn til destinasjonsområdet i fjordene. Benyttes maksimal hastighet på henholdsvis 12, 10 eller 8 knop innenfor verdensarvområdene vil dette medføre at de totale maritime utslipp blir redusert i størrelsesorden 10 %, 15 % og 19 % for Geirangerfjorden og i størrelsesorden 6 %, 8 % og 10 % for Nærøyfjorden. Reduksjonspotensialet er lavere i Nærøyfjordområdet fordi fartøyene generelt holder lavere hastighet, og spesielt for de fartøyene som går inn selve Nærøyfjorden. I begge analyseområdene, er det de store skipene som har de største reduksjonspotensialene. Det også som forventet en betydelig sesongvariasjon i reduksjonspotensialene.*

*Analysen viser også at det for den aktuelle flåten er en nedre terskelverdi for utslippsreduksjon rundt 8 knop. Dette vil si at reduksjon i hastighet fra dagens operasjonsmønster gir vesentlig reduksjon i forbruk og utslipp*

---

<sup>1</sup> Forskrift 8. november 2002 nr. 1280 om Nærøyfjorden landskapsvernområde, Aurland, Vik og Voss kommuner, Sogn og Fjordane og Hordaland.



ned til denne grensen. Ytterligere hastighetsreduksjon gir ikke noen vesentlig ytterligere reduksjon. Denne terskelverdien vil være individuell for hvert enkelt skip, men for flåten samlet (de store bidragsyterne) vil 8 knop kunne være en ideell nedre fartsgrense for å redusere utslipp. En slik fartsgrense er antatt ikke å ha negative virkninger for fartøyenes manøvreringsevne og sjøsikkerhet. Det bemerkes at departementet har fastsatt en fartsbegrensning på 8 knop i den innerste delen av Geirangerfjorden, jf. forskrift om oppankring i Geirangerfjorden.

Imidlertid vil redusert fart kunne ha andre følger for operatørene, som ikke er nærmere utredet i denne studien. For eksempel kan det tenkes at skip som opererer i rutetrafikk (slik som hurtigruten) kan bli nødt til å øke hastigheten utenom verdensarvområdet for å ta igjen tapt tid. Dette kan medføre en økning i utslippene ut enfor verdensarvområdene.»

I rapporten fra DNV GL er hele sjøområdet i verdensarvfjordene tatt med i beregningene, jf. rapporten s. 1 og 2.

På bakgrunn av en helhetsvurdering har vi kommet frem til en anbefaling om at hastighetsbestemmelser for verdensarvfjordene bør fastsettes i lokale forskrifter av havnemyndighetene og inkluderes i sjøkart. Vi foreslår at det settes hastighetsreduksjoner i delområder av verdensarvfjordene. Vi foreslår følgende hastighetsbegrensninger:

For Geirangerfjord-området:

- a) **5 knop** fra Skagevikgrunna N: N 62°6.721' Ø 7° 10.511' til Seawalkbøye N 62° 6.104' Ø 7° 12.155'
- b) **8 knop** fra Skagevikgrunna til Syltevik
- c) **12 knop** fra Syltevik til sør for Ljønes

For Nærøyfjord-området:

- a) **8 knop** fra Flåm og til Myri,
- b) **10 knop** fra Myri til Kamben
- c) **8 knop** Fra Ramsøy til Kamben

Verdensarvfjordene har status som biled, og Kystverket har myndighet til å gi reguleringer i slike områder. Hjemmelsgrunnlaget og de rettslige rammene i havne- og farvannsloven:

- Havne- og farvannsloven § 13
- Den sentrale fartsforskriften
- Lokale fartsforskrifter fastsatt av kommunen og godkjent av Kystverkets hovedkontor
  - Kan omfatte både kommunens eget sjøområde og hoved- og bileder
- Lokale fartsforskrifter i verdensfjordene fastsatt av Kystverkets hovedkontor
  - Den sentrale fartsforskriften § 4 tredje ledd: Kun i hoved- og bileder
  - P.t. ubenyttet forskriftshjemmel
- Enkeltvedtak om fart, jf. sentral fartsforskrift § 4, men dette er neppe særlig praktisk.

Den geografiske avgrensningen for en eventuell fartsforskrift må gjøres ut fra en faglig vurdering av hhv. reguleringsformål og -behov, måloppnåelse ved regulering og andre påregnelige konsekvenser ved innføring av fartsbegrensninger. En hovedutfordring er hvorvidt havne- og farvannsloven gir mulighet for å differensiere mellom skip. En fartsbegrensning satt ut fra tonnasje kan være aktuelt, og samsvarer godt med anbefalingen i rapporten fra DNV-GL. Praksisen med å ikke kunne differensiere mellom fartøy er etablert av Samferdselsdepartementet over lang tid og er gjeldende praksis i Kystverket. Denne praksisen ble bekreftet senest i fjor i en sak angående vannscooterforskriften.

Kystverket mener det neppe er prinsipielt til hinder for differensiert regulering på bakgrunn av skipsstørrelse (og ikke fartøytype), når slik differensiering er saklig og faglig begrunnet ut fra f.eks. særegne utslippsprofiler, konkrete utslippsmål, bølgeprofil etc. Det er mindre betenkelig med *saklig* forskjellsbehandling gjennom statlig forskrift med konkret reguleringsformål i et særlig verneområde, enn gjennom kommunalt fastsatt fartsforskrift.

Vi foreslår at fartsbegrensningene skal gjelde for alle skip med bruttotonnasje 20 000 eller mer, uavhengig av hvilket drivstoff som brukes. Vi foreslår denne avgrensningen fordi DNV GL i sin rapport har synliggjort at i overkant av 70 % av reduksjonspotensialet er hos skip med bruttotonnasje større enn 25 000 BT. Ettersom hastighetsbegrensningene anbefales å gjelde skip med bruttotonnasje 20 000 eller mer, blir det ingen konsekvenser for rutegående fartøy, da disse er under denne tonnasje grensen.

Siden vi kun foreslår å justere hastighetsbegrensninger i deler av verdensarvfjordene, vil de foreslåtte hastighetsreduksjonene ha liten kostnadmessig effekt for cruiseskipene. Ankomst, liggetid og avreise påvirkes i liten grad. Sjøfartsdirektoratet mener at fartsbegrensninger kan inngå i en større helhet som et tiltak som kan redusere utslipp til luft, samt redusere røykproblemet i verdensarvfjordene. Forslaget sendes med dette til Klima- og miljødepartementet for videreformidling til relevant departement.

#### Vedlegg

- Rapport fra DNV GL – Miljøtiltak i verdensarvfjordene- Effekt av hastighetsreduksjon for cruiseskip i verdensarvfjordene 30.01.2018 av Alvar Mjelde, Håkon Hustad, Terje Sverud og Øyvind Endresen.
- Kart over Geirangerfjord-området med foreslåtte hastighetsreduksjoner
- Kart over Nærøyfjord-området med foreslåtte hastighetsreduksjoner

Med hilsen

Bjørn Pedersen  
avdelingsdirektør  
Regelverk og internasjonalt arbeid

Henrikke Roald  
seniorrådgiver  
Regelverk og avtaler

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer*