

REFERAT

Møtestad: Sjøfartsdirektoratet sine kontor i Haugesund

Dato: 03.10 2017

Desse møtte:

Sjøfartsdirektoratet: Bjørn Pedersen, Henrikke Roald, Bjørn Reppe og Leiv Andreas Austreid

Aurland kommune og hamnevesen: Noralv Distad, John Erik Johnsen

Stranda kommune og hamnevesen: Jan Ove Tryggestad, Olav J. Bratland, Rita Berstad Maraak

Møtet starta med ein kort presentasjon av møtedeltakarane. Bjørn Pedersen er prosjektleiar for regelverksarbeidet. På spørsmål frå Pedersen orienterte ordførar i Stranda og ordførar i Aurland om kven som rapporterer til kven, kven som uttaler seg i saker og kva fullmakter som gjeld. Både Stranda hamnevesen og Aurland hamnevesen har fått delegerte fullmakter som gjeld drift og forvaltning av sjøområda. Saker frå kommunale foretak som skal handsamast i kommunestyret er budsjett, økonomiplan, årsoppgjer/ årsmelding, større investeringar og forskrift om anløpsavgift.

INNSPEL FRA KOMMUNENE

Styreleiar Olav Bratland, i Stranda hamnevesen orienterte om bakgrunnen for møtet og viste til brev datert 28 juli 2017. Kommunene og foretaka ynskjer å vere proaktive og leggje fram sine felles synspunkt i eit møte. Det vart på same tid orientert om møtet med Klima- og miljøminister 12 september og det faktum at statsråden tok innspela på alvor og ikkje avviste desse. Han viste forøvrig til oppdraget Sjøfartsdirektoratet (SDIR) hadde fått.

Bakgrunnen er framlegga frå Sjøfartsdirektoratet om tiltak for å redusere forureininga frå cruiseskip kun på verdsarvfjordane. Vidare tok Stranda eit initiativ overfor Aurland kommune og ein såg at kommunene har felles utfordringar. Stranda hamnevesen si uttale i saka er forankra i styret og i kommunestyret i Stranda 21.09 2017. Aurland kommune/hamnevesen stiller seg bak uttalen.

Dei to kommunane meiner at nye miljøkrav og strengare regelverk må vere nasjonalt og gjelde for alle områder i norsk farvatn slik at ein får ein reell miljøeffekt og unngår ei uheldig konkurransevriding. Miljøpåverknaden vil gjelde alle sjø- og fjordområde.

Natur og miljø er eit konkurransefortrinn vi har i Verdsarvfjordane, og som vi skal behalde. Dette er levande lokalsamfunn der folk arbeider og bur og forskingsbasert kunnskap er heilt nødvendig for å finne dei beste løysingane og langsiktige gode tiltak.

Rapporten frå Sjøfartsdirektoratet er eit viktig og konkret bidrag i det vidare arbeidet med å sørge for klima- og miljøvennleg skipsfart langs heile kysten, og i Vestlandsfjordane.

Ein må finne løysningar der ein tek miljøutfordringar på alvor og cruisetrafikken er ein del av de totale bildet. Den landbaserte turisttrafikken er vesentlig større enn trafikken på sjø og det må også her gjerast tiltak. Ein må ha fokus på korleis samfunnet skal tilpasse seg lavutslepp for buss – bil – båt.

Kommunane meiner at reguleringar og særreglar berre i Verdsarvfjordane skaper konkurransevridning . Det er viktig med eit samspel mellom destinasjonar, miljøaktører, næringsaktører og cruiserederi – ein må spele på lag. Det ein også ser er at landbasert trafikk aukar ukontrollert. Ein er usikker på det totale utsleppet til luft.

Vi må vere trygge på at målingar på land og sjø gjev eit riktig og heilskapeleg bilete. Kommunane oppfordrar SDIR til ein tett dialog med SUSTRANS som skal vurdere løysningar for heile transportsystemet. Viktig å ta kloke vurderingar og beslutningar som sikrar bærekraft og verdiskaping. Ein må sjå på cruisenæringa som et reiskap til næringsutvikling, som igjen kan bidra til å skape gode og trygge arbeidsplassar. Dialog og faktabasert kunnskap vil vere den beste forankringa for forståing av, og ei nødvendig gjennomføring av tiltaka.

Innføring av Environmental Port Index (EPI) er viktig og kommunene meiner at dette er ein objektiv og god målemetode – og den er ikkje frivillig, slik som Environmental Ship Index, som i kun måler utslepp frå skip under segling.

Stranda og Aurland kommune sine innspel i møte, og i tillegg Stranda hamnevesen si uttale/ melding om vedtak av 05.09 2017 (som Aurland kommune har slutta seg til), er kommunene sitt innspel i første høyringsrunde.

KOMMENTARER FRA SJØFARTSDIREKTORATET

Prosjektleder Bjørn Pedersen i SDIR orienterte om regelverksprosessen og målet med denne. Alle interessentar i saka skal få høve til å komme med innspel. Ein har allereie hatt møter med Verdsarvrådet og planlegg vidare møter med ulike cruiserederi som besøker Norge og fjordane hyppig. Dato for møter med Hurtigruten, Viking Cruises og MSC er allereie bestemt.

Eit høyringsnotat er planlagt ferdig til mai 2018. I tillegg til Klima- og miljødepartementet, som er oppdragsgjevar, vil både Næringsdepartement og Samferdselsdepartement bli kopla på saka. Høyringsnotatet må også til EU for deira vurdering. Dette er standard prosedyre når det gjelder endringer i teknisk regelverk.

Sjøfartsdirektoratet sin rapport viser tydelig bidraget frå skipa. Det vart i møtet vist til at cruiseskipa sitt bidrag til miljøutslepp er betydelig større enn for vegtrafikken.

SUSTRANS er eit prosjekt som skal fokusere på optimal transport av turistar slik at miljøet vert belasta minst mulig og at ein oppnår ei optimal næringsutvikling. SUSTRANS vil ikkje gå inn på miljøutsleppa i seg sjølv eller mulige tiltak som kan gjøres på de enkelte skip. SDIR informerte om at dei allereie er deltakar i ekspertgruppe til SUSTRANS.

MENON er engasjert av SDIR for å gjøre ei vurdering av samfunnsøkonomiske konsekvensar av reguleringar.

Når all informasjonsinnsamlingen og møter er utført, starter arbeidet med å utvikle eit nytt regelverk/ forskrift. Regelverket vil, som oppdraget sier, gjelde Verdensarvfjordene. Samtidig vil relevant miljøregelverk som gjelder hele kysten bli gjennomgått for eventuelle forslag til endring. Sjøfartsdirektoratet er den faginstansen som skal komme med ei anbefaling, som igjen skal vidare til politisk handsaming. I utforming av regelverket vil den samfunnsøkonomiske konsekvensvurderingen bli tillagt stor vekt.

Pedersen orienterte om virkning og konsekvens av høge utslepp av NoX og Co2 i fjordstrøk og i kystmiljø basert på antal anløp, vindforhold og liknande. Det er er SFD si oppfatning at det er ei akutt problemstilling i fjordane som er faktabasert og det er viktig å innføre skjerpa miljøkrav for skipene. Det finst fleire regelverk som regulerer miljø, enn skipstrafikk. I etablering av eit regelverk, vil det også bli vurdert eventuelle trinnvise krav for å gje næringa ei mulighet til å tilpasse seg.

Det er ingen skip som opererer ulovlig i dag.

Når det gjeld bruk av tungolje og rensesystem/scrubber, så er det flere ulike system som er godkjent. Noen av systemene lar rensenvannet gå ut i sjøen, mens andre system inkluderer oppsamlingstanker med variabel kapasitet. Rensenvannets effekt på miljøet over tid er ikke kjent, og blir forska på i blant annet Alaska. IMO har retningslinjer for utslepp av scrubbervatn.

SDIR ser også på skipa si evne til manøvrering, utslepp ved oppstart, belastning på motorer og hastighet. Det ein kan seie sikkert om fart er at i Sone 4, er 5 skip garantert over 8 knop, mens 11 fartøy kanskje var over. Årsaka kan vere at det i spørjeundersøkelsen vert spurt om kategori 8 – 11 knop. Maks hastighet for lospliktige fartøy er på 8 knop jfr.

<http://www.kystverket.no/contentassets/8764e2ba9b4e433ba10508d52fc9c937/forskrift-om-tilvising-av-plass-mv.pdf>

I utredninga ser ein på kva som er optimal hastighet i forhold til miljøutslepp. (anmerk. 8 knop gjeld kun for lospliktige fartøy og ein vil no innføre fartsforskrift som gjeld for alle fartøy)

Bildet er komplisert med hensyn til bruk av tungolje, marin diesel og scrubbers. Begge deler har både positive og negative effekter på miljøet.

Gjeldande internasjonalt regelverk har ikkje tilbakevirkande kraft.

I diskusjonen vart det og nemt mottaksanlegg for gråvatn og kloakk. Kommunane er her spurde om dei er i stand til å ta imot kloakk eller gråvann frå skip.

Uansett er det viktig å gje tydelige signal til næringa/ rederi at ein må ta miljøutfordringane på alvor og rederia må vere transparente i sine miljøtiltak.

Når det gjeld diskusjonen om nasjonalt eller lokalt regelverk, minte Pedersen kommunane på at det var kommunene sjølve som i si tid tok initiativet til Verdsarv statusen og ein burde då sjå dei utfordringane som ville komme - og som igjen ville medføre eit ekstra ansvar. Kva regelverk som skal gjelde kvar, vert til sjuande og sist bestemt av dei politiske myndighetene.

OPPSUMMERING FRÅ KOMMUNENE

Med bakgrunn i informasjon frå Pedersen oppsummerte Bratland det slik at det var nyttig for oss å få informasjon om korleis prosessen var lagt opp. Det gjev oss høve til å komme med innspel på våre synspunkt, både no, i den fase der SDIR samlar inn informasjon og synspunkt, men også i ei seinere høyringsrunde. Til slutt vil det bli ei politisk avgjersle, som det og vil vere naturleg for oss å være aktive inn i mot, for å få fram våre synspunkt. Bratland ba imidlertid om at våre synspunkt i størst mulig grad vart lagt vekt på no, og allereie i denne fasen.

Noralv Distad, ordførar og styreleiar i Aurland/ Aurland hamnevesen meinte at målingar til luft og vatn måtte utførast i hamnene Vik, Skjolden og Olden. Han viste også til at vernebestemmelsane i landskapsvernområda allereie er strenge. Distad redgjorde vidare for Aurland sine miljøtiltak, mottaksappart, trafikkstyring og at svar på brev av 19 september frå SDIR, vert sendt innan kort tid. I Aurland kommune utgjer cruise 25 % av den totale trafikken.

Jan Ove Tryggestad, ordførar i Stranda kommune orienterte om kommune si rolle i denne saka, om rapporten ang. svevestøv, mottak av avfall, søknader om anlegg for landstraum, ein særdeles vanskelig prosess rundt reguleringsplan for sjø og land i Geiranger, samt utfordringar som ROBEK kommune. Tryggestad trekte også fram den unyanserte debatten i media og «definisjonsmakta» til media.

Stranda hamnevesen har allereie svart på spørsmål frå SDIR i brev av 25.09 2017.

Bratland supplerte med at Stranda hamnevesen er svært oppteken av å investere i nfrastruktur, men at ein har store utfordringar på grunn av at staten har pålagt området store begrensningar gjennom TEK10, vern, miljø og Verdsarv. Vidare kan ein heller ikkje legge opp til at investeringar vert store tapsprosjekt. Ein ser også på mulighetene med diffrensierte prisar basert på miljø, sesong og ledig kapasitet. Signal gitt i møte om at det kan vere eit alternativ/løysning med ei gradvis innføring av miljøkrav, må ikkje vere slik at Verdensarfjordane skal komme først og så eventuelt andre områder på eit seinare tidspunkt. Det vert for lite ambisiøst og vil skape unødvendige konflikter.

KOMMENTAR FRA SJØFARTSDIREKTORATET

Pedersen understreket at oppdraget gjaldt regelverk for å redusere miljøutslepp i verdensarfjordane. Videre at annet relevant miljøregelverk som gjaldt hele kysten også ble gjennomgått .

OPPSUMMERT

Oppsummert så var det eit godt og konstruktivt møte der alle fekk gjort rede for sine synspunkt:

- Aurland kommune vurderer å utføre egne målingar og vil gjerne ha ein dialog med SDIR. Rambøll kan nyttast, dei modellerte blant anna topografien i fjordane.
- Stranda hamnevesen orienterte om forskningsprosjektet SUSTRANS som har, og vil få, mykje faktakunnskap som kan kome til nytte i ein analyse av samfunnsrekskapet.
- SDIR er skeptisk til at norske havner no utviklar ein eigen nasjonal miljøindeks, når internasjonale hamner, der også Norge deltek, allereie har utvikla ein internasjonal miljøindeks. Ein miljøindeks bør difor vere internasjonal.
- Aurland kommune v/ Distad ville følgje opp Oslo kommune etter møtet i Oslo i 16. august 2017. Gjeld oppretting av eit «Forum» der samarbeid mellom større cruisehamner med felles interesser, er utgangspunktet
- SDIR skal innan 2018 levere et regelutkast i henhold til oppdraget gitt av KLD og vil bruke nødvendig tid på dialog med interessentar og utveksling av informasjon.
- Det totale bildet er samansett og det er viktig med open dialog inn mot ulike departement.

Referent 04.10 2017/ revidert 17.10 og 23.10 2017

Rita Berstad Maraak