

Saksbehandlar: Ida-Beate Mølmesdal, Fylkesrådmannen  
Sak nr.: 18/6598-2

## Høyringsuttale - forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig tryggleik for skip og flyttbare innretningar

### Fylkesrådmannen rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding

1. Sogn og Fjordane fylkeskommune ser det som viktig å ivareta verdsarvfjordane og statusen desse har. Vi ser difor positivt på at det vert stilt miljøkrav til fartøy som opererer der.
2. Vi er bekymra for dei økonomiske konsekvensane strengare NO<sub>x</sub>-krav kan få for reiselivet knytt til verdsarvfjordane. Tiltaket vil vere konkurransevridande. Å innføre miljøkrav lokalt her, løyser mykje av problemet der, men overfører utfordringane til andre stader der cruiseskipa vel å legge til kai.
3. Det bør stillast statlege miljøkrav, inkludert klimagassutslepp, i alle fjordane, for å utvikle ei meir berekraftig turistnæring, i tråd med vedtekne regionale planar. Med ei heilskapleg tilnærming vil ein òg redusere dei lokale konsekvensane for næringa.

### Vedlegg:

1. Høyring - forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig tryggleik for skip og flyttbare innretningar. Høyringsbrev
2. Forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig tryggleik for skip og flyttbare innretningar.pdf
3. Rapport Menon – Samfunnsøkonomisk analyse av miljøkrav til fartøy i verdensarvfjordene.pdf
4. Sdir kartleggingsrapport.pdf

### Andre relevante dokument i saka:

Kart som vedlegg verdensarvfjordene.pdf (ESA 18/6598-1).

---

## SAKSFRAMSTILLING

---

### 1. Samandrag

Sjøfartsdirektoratet har sendt «*Forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretningar*» på høyring. Forslaget medfører egne reguleringar om utslepp til luft og sjø i dei norske verdsarvfjordane. Forslaget inneheld mellom anna svovelkrav for heile verdsarvfjordområdet, strengare krav til NO<sub>x</sub>- utslepp, forbod mot kloakkutslepp, reguleringar om bruk av eksosvaskesystem og krav om ein miljøinstruks. Forslaget medfører konsekvensar for lokal turistnæring og kommunar, mellom anna ved etablering av mottaksanlegg for kloakk og gråvatn, i tillegg til eventuelle tap av inntekter og trafikk grunna endra ruter og val av destinasjon. Forslaget medfører fjerning eller reduksjon av ulike miljøutfordringar lokalt, både knytt til utslepp til luft og vatn. Det er spesielt dei helsemessige effektane som veg tungt, då desse kan forbetre livskvalitet for innbyggjarar, spesielt i risikogrupper. Forskrifta gjeld ferdsel i verdsarvfjordane, men påverkar også trafikken i omliggande fjordar og potensielt cruisenæringa i heile Noreg.

## **2. Bakgrunn for saka**

Sjøfartsdirektoratet har sendt «*Forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger*» på høyring. Forslaget medfører egne reguleringar om utslipp til luft og sjø i dei norske verdsarvfjordane. Forslaget inneheld mellom anna svovelkrav for heile verdsarvfjordområdet, strengare krav til NO<sub>x</sub>- utslipp, forbod mot kloakkutslipp, reguleringar om bruk av eksosvaskesystem og krav om ein miljøinstruks. The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) er tatt inn i norsk rett gjennom Forskrift om miljømessig sikkerheit for skip og flyttbare innretningar. Sjå vedlegg for nøyaktig ordlyd i forslaget (vedlegg 2).

Nokre av endringane trer i kraft 1. januar 2019, medan andre endringar vert gradvis gjennomførte over fleire år for å gi verksemdene, lokale styresmakter og andre eit realistisk høve til å omstille seg og tilpasse seg dei nye krava. Dette vil bidra til at dei høge målingane for utslipp til luft, og utslipp av kloakk og gråvatn til sjø vert redusert. Full effekt av tiltaka retta mot utslipp til luft er forventa å bli nådd i 2025. Dei føreslegne tiltaka vil bidra til å verne om verdsarvstatusen og samstundes ivareta omsynet til helse og miljø.

Sjøfartsdirektoratet fekk i 2016 i oppdrag å gjennomføre ei kartlegging av utslipp frå norske fjordar med cruisetrafikk. Oppdraget blei avgrensa til fjordane Geiranger-, Nærøy- og Aurlands-fjorden.

Sjøfartsdirektoratet presenterte resultatane frå kartlegginga i rapporten *Utslipp til luft og sjø frå skipsfart i fjordområder med stor cruisetrafikk av 5.mai 2017*. Rapporten viser at ut frå naturvitskaplege vurderingar og undersøkingar som er gjort at nivået av nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) i Geiranger og Flåm til tider er over verdiane som kan ha negativ helseeffekt. Dette er i tillegg til at NO<sub>x</sub> saman med vassdamp og røykpartiklar skaper røykskyer i fjordane, som omtalast som estetisk forureining. Meteorologiske forhold, kombinert med alder på skipa, utslipp og tal på skip i fjorden, medfører at det i periodar er mykje røykdanning i fjordane. Rapporten viser at det behov for endringar i reguleringane av utslipp til luft og sjø i verdsarvfjordane. I samband med arbeidet har Menon Economics fått i oppdrag å lage ein samfunnsøkonomisk analyse - *Rapport Samfunnsøkonomisk analyse av miljøkrav til fartøy i verdsarvfjordene - Menon – publikasjon nr.3/18 av Simen Pedersen, Iselin Kjelsaas og Peter Aalden* (vedlegg 3). Det er spesielt analysane presentert i denne rapporten fylkesrådmannen har basert sine vurderingar på, i tillegg til gjeldande regionale føringar på feltet.

Det blei føreslått ei rekkje tiltak i rapporten, og Sjøfartsdirektoratet har med bakgrunn i dette føreslått å gjennomføre tiltak gjeldande for all kommersiell trafikk i verdsarvfjordane, både lokal og internasjonal trafikk, innan utgangen av 2018.

I dag er det inga eiga regulering av verdsarvfjordane som følgje av verdsarvstatusen deira. Ein føresetnad for innskrivinga på verdsarvlista er at mesterparten av verdsarvområdet ligg i eit nasjonalt verneområde, og at dei på den måten er sikra eit langvarig vern. Verdsarvfjordane har status som verkeområde etter naturmangfaldslova, og dette gjeld uavhengig av verdsarvstatusen. Verdsarvstatusen medfører ikkje ytterlegare vern eller andre restriksjonar i verdsarvområdet.

### **Føremålet med endringsforskrifta**

Målet med endringsforslaga er å redusere uønskte utslipp til luft og sjø frå skip i verdsarvfjordane. Gjennom verdsarvstatusen har vi forplikta oss til å ta vare på verdsarvfjordane. Det er forventa at forslaget vil redusere tal dagar med helseskadelege konsentrasjonar av NO<sub>x</sub> og partiklar i verdsarvfjordane. Det er òg forventa at tiltaket har ein positiv omdømmeeffekt for norske fjordar som reisemål, (sjå Menon-rapport s. 6.)

## **Endringar i forskrifta**

### **Utslipp av kloakk i verdsarvfjordane**

Det er avgrensa vassutskifting i fjordane, spesielt i djupare vasslag. Dette gjer at store deler av utslippa blir verande i fjorden. Med eit forbod ynskjer ein å få redusert utslippa av kloakk i verdsarvfjordane. Dette vil òg vere positivt for omdømet til verdsarvområdet. Å innføre desse restriksjonane vil kunne gi ei utfordring for den lokale trafikken i verdsarvfjordane. Samstundes vil ei skjerpning av reglane stimulere til at kommunane i verdsarvområda opprettar mottaksanlegg for kloakk. Per i dag finst det ikkje mottaksanlegg for kloakk i verdsarvfjordane.

Det vert føreslått at for skip med bruttotonnasje 400 eller meir, eller som er sertifisert for meir enn 15 personar, ikkje er tillate å sleppe ut kloakk i verdsarvfjordane. Kostnadane for ikkje å sleppe ut kloakk og gråvatn er vurdert til å vere små for cruiseskipa, då desse stort sett har godkjente

reinsesystem. For mindre lokale fartøy og ferjer vil forslaget få økonomiske konsekvensar, då nokre av desse har tankar for oppbevaring medan andre ikkje har det. Alternativet for dei fartøya som til no har fått sleppe ut i fjorden (300m frå land) er å levere kloakk til land eller å gå lenger ut i verdsarvfjorden for å sleppe ut der. Det vert lagt opp til mulighet for å gje dispensasjon for at desse fartøya skal kunne tilpasse seg nytt regelverk. Sjøfartsdirektoratet kan etter søknad fram til 2024 gi tidsavgrensa løyve til utslepp av kloakk til båtar som betener ruter på anbod, og til skip som driv etablert fjordcruise.

### **Utslepp av gråvatn i verdsarvfjordane**

Det vert føreslått at for skip med bruttotonnasje 2500 eller meir, og som er sertifisert for meir enn 100 personar, er det ikkje tillate å sleppe ut gråvatn i verdsarvfjordane. Med gråvatn er det meint vaskevatt frå oppvask, handvaskar, andre vaskar, dusj, vaskeri og badekar og liknande. Gråvatn er ikkje definert i MARPOL, miljøsikkerheitsforskrifta eller forureiningsforskrifta. Grunngevinga for forslaget er at utslepp av gråvatn kan bidra til mellom anna algeoppblomstring og andre skader på naturmiljøet. Det vert lagt til grunn at rekreasjonsverdien aukar og omdømet til verdsarvområdet blir forbetre dersom utslepp av gråvatn vert forhindra.

Dei økonomiske og administrative kostnadane ved forslaget vert anteke å vere små. Dei fleste cruiseskipa har allereie reinsesystem eller tankar til midlertidig oppbevaring av gråvatn. Rapporten seier lite om kva mindre skip er utstyrt med. Fleire skip har system som blandar saman kloakk og gråvatn, og då gjeld reglane for kloakk på heile utsleppet.

### **Utslepp av svoveloksid (SO<sub>x</sub>) i verdsarvfjordane**

Cruiseskipa som opererer i verdsarvfjordane sto for om lag 90 % av SO<sub>x</sub>-utsleppa i fjordane i 2017. Dei er i dag underlagt krav om høgst 0,10 prosent svovelinnhald i ECA-område (Emission Control Areas). I praksis betyr dette at alle cruiseskip som går til Flåm (som ligg innanfor ECA-området) skal tilfredstille kravet. Lokaltrafikk som bilferjer og passasjerbåtar nyttar drivstoff med svovelinnhald på under 0,10 prosent, og vil truleg ikkje verte påverka av innskjerpinga. Menon-rapporten peikar mellom anna på at denne endringa er samfunnsøkonomisk lønsam, då den estetiske opplevinga for innbyggjarane og besøkande ved bortfall av synleg vassdamp vert forbetra. Dette kan utløse langsiktig omdømmeverknader.

### **Bruk av eksosvaskesystem i verdsarvfjordane**

Det er føreslått ei regulering for bruk av eksosvaskesystem, der ein må stenge ned eksosvaskesystemet innan to timar etter at skipet er sikkert fortøyd eller sikkert for anker. Systemet kan startast opp inntil to timar før avgang. Eksosvaskesystem tek kontinuerleg inn vatn og nyttar store mengder vatn for å «vaske» eksosen. Når skip ligg ved kai eller anker vil mykje vatn bli brukt og slept ut att i same område. I følgje Miljødirektoratet kan dette vere uheldig fordi det medfører stor belastning på fjorden og det marine miljøet. Det vert opna for bruk av eksosvaskesystem to timar etter ankomst og to timar før avgang, då dette gir mindre utslepp av svovel og partiklar i hamneområdet.

### **Utslepp av NO<sub>x</sub> i verdsarvfjordane**

Det vert føreslått at ein gradvis fasar inn krav til NO<sub>x</sub>-reinsing, med høvesvis 2020, 2022 og 2025. Dette gjeld skip med bruttotonnasje 1000 eller meir skal, uavhengig av krava som gjaldt ved skipet sitt byggjeår.

Menon sin samfunnsøkonomiske rapport peikar på at det vil vere store kostnadar i samband med krav om NO<sub>x</sub>-reinsking. For reiarlag vil konsekvensane vere følgjande, jf. Menon - rapporten s. 44:

*«Rederier med skip som ikke tilfredstiller krav, eller forventes å gjøre dette innen aktuelle år, vil imidlertid stå ovenfor et valg om de vil bygge om skipet, omdisponere fartøy innad i flåten, besøke en annen norsk fjord eller droppe norgeskruiset.*

*[...] I et av intervjuene vi har gjennomført ble ombyggingskostnaden for å bygge om til LNG - teknologi (Tier III) anslått å være om lag 1 million kroner per megawatt, som i praksis vil si investeringskostnader mellom 50 og 100 millioner kroner.»*

De føreslegne krava til NO<sub>x</sub>-reinsking vil også ha samfunnsøkonomiske konsekvensar, noko Menon-rapporten anslår å vere på eit tap på 250 millionar kroner over 5 år, fordelt på dei tre destinasjonane. Gjennom dialog med cruisenæringa kjem det fram at investeringskostnadane er høge ved å tilpasse skip som ikkje tilfredstiller krava i dag. Fleire aktørar som har gitt innspel til rapporten gir uttrykk for at det er lite sannsynleg at dei vel dyre og større ombyggingar for skip/motor for å tilpasse seg enkeltdestinasjonar. Då er det meir sannsynleg at cruisereiarlaga delvis omdisponerer fartøy i eigen flåte, delvis besøker andre norske fjordar eller delvis legg cruise til destinasjon i andre land.

Det vert forventa at lokale bilferjer og mindre passasjerbåtar vil måtte tilpasse seg krava Tilpassinga er i følgje Menon-rapporten forventa å skje gjennom tidlegare utskifting av eldre fartøy. Kostnaden ved raskare utskifting er forventa å vere om lag 71 millionar kroner.

Det er forventa at cruiseaktiviteten i Flåm og området ikring vert redusert. Destinasjonar som Olden/Loen og Skjolden kan vere aktuelle alternativ. Dette vil følgjeleg ha negative konsekvensar for reiselivsnæringa og næringsaktørar i Nærøyfjord-området, med Aurland og Flåm som største tettstadar. Det er forventa at tiltaket utløyser at færre cruiseturistar kjem til Noreg, då ein del av cruiseskipa kan velje andre land. Tapet kan reduserast dersom dei tapte cruiseturistane vel å reise til Noreg på andre måtar.

Det er nødvendig å påpeike dei positive verknadane av NO<sub>x</sub>-reduksjon. Ei raskare utskifting og fornying av bilferjer og mindre passasjerfartøy vil gi reduserte CO<sub>2</sub>-utslepp og gi lågare driftskostnader. Desse innsparingane er prissett til høvesvis 15 og 20 millionar. Menon-rapporten peikar på at det ikkje er forventa at tiltaket utløyser ei raskare fornying av cruiseskip, eller påverke CO<sub>2</sub>-utsleppa deira. Dei helsemessige fordelane ved tiltaket vert at tiltaket tek vekk dagar med helseskadelege konsentrasjonar av NO<sub>x</sub> og partiklar. Det er venta å gi positiv helsemessig verknad, hovudsakleg for fastbuande personar i risikogrupper. Samstundes eliminerer ikkje dette tiltaket auka utslepp i andre norske fjordar som konsekvens av auke cruiseturisme der.

Tiltaket er forventa å ha ein positiv omdømmeeffekt for norske fjordar som reisemål, men det er usikkert kort stor verkanden er. Dei føreslegne krava til NO<sub>2</sub>-utslepp er ambisiøse og krevjande. Sjøfartsdirektoratet meiner med sitt forslag at det er realistisk og føreseieleg for næringa å setje kravet til NO<sub>x</sub>-reinsking. Samla nytte vil overstige kostnadane ved innføringa av regleverket.

### **Krav om miljøinstruks**

Sjødirektoratet føreslår at skip med bruttotonnasje 10 000 eller meir som seglar i verdsarvfjordane, skal ha ein miljøinstruks som er spesielt tilpassa desse områda. Miljøinstruksen skal sikre at skipet opererer på ein mest mogeleg miljøvenleg måte medan dei er i verdsarvfjordane.

### **Bakgrunn for våre vurderingar**

#### **Nasjonale føringar**

Verdsarvsfjordane er eit utstillingvindaug, og det bør difor stillast strenge krav til skipsfarten og andre som opererer der. Verdsarvområda skal ha høg status i Noreg, jf. Meld. St.35 (2012-2013), *Framtid med fotfeste* slår fast. *Det norske ambisjonsnivået for å gjennomføre forpliktelsene som følger av konvensjonen er høyt: Norske verdsarvomårder skal utvikles som fyrårn for den beste praksisen innanfor natur- og kulturminneforvaltning jf. St.meld.nr. 26 (2006- 2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand.*

#### **Fylkeskommunen si rolle**

Fylkeskommunen har representant i lokalt verneområdestyre for Nærøyfjord-området, som har til ansvar å oppfylle føremålet med vernet i tråd med nasjonale og internasjonale plikter.

Vidare gir vi ruteløyve til å drive passasjerbåttrafikk i fjordane, men selskap som driv utan konsesjon er utanfor dette. Fylkeskommunen har eit visst handlingsrom til å setje miljøkrav som føresetnad for å få ruteløyve i verdsarvfjordane. I Sjøfartsdirektoratet sin rapport «Utslipp til luft og sjø frå skipsfart i fjordområder med stor cruisetrafikk» blir det peika på at det frå fylkes-kommunane som er tilknytt verdsarvfjordane si side er usikkerheit knytt til kva som er riktig å gjere og om dei må ha ein politikk på dette, som dei i dag ikkje har (2017). Det blir stilt spørsmål til om fylkeskommunen er rette myndigheit til å avgjere om det skal setjast miljøkrav ved ruteløyver.

## Regionale føringar

### Regional plan for klimaomstilling

I Regional plan for klimaomstilling 2018-2021 er det overordna målet å *saman få til ei klimaomstilling i Sogn og Fjordane*.

Der fylket er:

- SMARTARE:** kvar einskild tek ansvar, og fylket utviklar fagmiljø, kunnskap og næring.
- TRYGGARE:** bygg, busetnad, infrastruktur og samfunn er tilpassa, og har redusert sårbarheit, i møte med klimaet i dag og i framtida.
- GRØNARE:** fylket tek minst sin del av dei nasjonale måla om utsleppsreduksjon.

Plantema Areal og transport inkluderer klimagassutslepp frå transportsektoren, tilrettelegging for endra val av reisemiddel og omlegging frå bruk av fossilt drivstoff til transportmiddel med låg- og nullutslepp (M6, M7 og M8 i plandelen). Fylkeskommunen sine mål, strategiar og tiltak for klimagassreduksjon på samferdsleområdet kjem fram av Regional transportplan 2018-2027.

I plantema Næringsliv og teknologi (M10 og M11) står det: *«Næringar og enkeltbedrifter reduserer miljøbelastning og/eller klimagassutslepp frå eiga verksemd monaleg som ein del av omstillinga til eit nullutsleppssamfunn. Utsleppsintensive næringar og bedrifter tek eit særleg ansvar.»* og *«Næringslivet i Sogn og Fjordane er blant dei leiande regionane innanfor grøn konkurransekraft basert på dei fortrinn fylket har.*

### Verdiskapingsplanen i Sogn og Fjordane 2014-2025

Verdiskapingsplanen har tre hovudmål for reiselivsutviklinga; 1) auka verdiskaping 2) fleire heilårsarbeidsplassar, 3) eit meir berekraftig reiseliv.

For å nå måla rettar fylkeskommunen reiselivssatsinga inn imot 7 strategiske handlingsområder, der «berekraftig reiseliv» er eitt av dei. *Det skal arbeidast mot tydelegare samanheng mellom auka lønsemd i reiselivet, trivsel i lokalsamfunna og redusert miljøbelastning.*

### Cruisestrategi for Vestlandsregionen

Det er utarbeidd felles strategi for Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal (2016). Det er eit klart mål om å auke berekraft i norsk reiseliv. Berekraftig reiseliv handlar om å ta vare på natur, kultur og miljø, og å styrke dei sosiale verdiane kring reiseliv og reiselivet si økonomiske levedyktigheit. Cruisestrategien peikar på at ein med berekraft meiner minst mogeleg utslepp, mest mogeleg miljøvenleg åtferd på reisemålet, minst mogeleg konflikt med lokalsamfunnet og størst mogeleg verdiskaping lokalt.

Vestlandsfylka har laga ein eigen handlingsplan for cruisestrategien, vedteken i Vestlandsrådet i juni 2018. Handlingsplanen syner korleis cruisestrategien sine målsetjingar skal realiserast i form av konkrete tiltak. Handlingsplanen femnar om dei to viktigaste innsatsområda innan cruise, nemleg klima og miljø, og auka verdiskaping på land. Det er spesielt tiltak 5 som byggjer opp under høyringsuttalen frå Sogn og Fjordane: *«Vestlandsfylka kan handsame forslaga til tiltak og bør gje ei politisk tilslutnad til Klima- og miljødepartementet om at desse må bli følgd opp og innført. Vestlandsfylka går inn for at anbefalingane frå Sjøfartsdirektoratet også skal innførast på nasjonalt nivå, ikkje berre i Verdsarvfjordane. Dette både for å oppnå større positive miljø- og klimaverknader og for å unngå særbehandling og konkurransevriding. Ein bør her også vurdere regulering av øvre fartsgrense for cruiseskip i kystfarvatn og i indre farvatn.»*

### Regional transportplan

Regional transportplan 2018-2027 legg grunnlaget for fylkeskommunen sine prioriteringar innan samferdsle. Rutetilbodet i Sogn og Fjordane består av både kommersielle ruter og fylkeskommunale ruter. Ruter som vert drifta av fylkeskommunen sjølv vert lagt ut på anbod. Den som får slike anbod får ruteløyve i den aktuelle perioden all den tid dei oppfyller løyvevilkåra. Fylkeskommunen har løyvemynde for anna rutegående trafikk. Dette gjeld faste kunngjorde ruter som er opne for alle reisande med fleire enn 50 turar i året. Ruteløyvet kan gjelde for ulike transportmiddel som buss og båt.

I samband med tildeling/fornyng av ruteløyve skal blant anna rutetabell, billettsystem og rutekunngjering vurderast. Det er eit mål at fylkeskommunen nyttar det handlingsrommet som løyvemynde har innanfor til ei kvar tid gjeldande regelverk.

Fylkesrådmannen har vurdert å stille krav til miljø som vilkår for ruteløyve. Føringa i Regional transportplan er at ein bør unngå å stille særkrav knytt til løyve.

Forvaltninga har sedvanefesta rett til å stille vilkår til løyve når det ligg til forvaltninga sitt frie skjønn å tildele løyve. Vilkåra må vere formålstenlege, dvs. det må vere sakleg samanheng mellom løyvet og vilkåret. Vidare må vilkåret vere «forholdsmessig». Det må gjerast konkrete vurderingar i kvar einskild sak.

### **3. Vurderingar og konsekvensar**

Cruisetrafikken står for ein betydeleg del av klimagassutsleppa i hamnene og fjordane, og bidreg til ureining av fjordane, lokal luftforureining og støy i områda kring dei trafikkerte hamnene. Cruiseturismen er difor utfordrande sett ut frå eit berekraft- og klimaomsyn. Samstundes bidreg cruiseturismen til inntekter og arbeidsplassar for reiselivsnæringa.

Fylkesrådmannen er positiv til at det vert stilt miljøkrav i verdsarvfjordane, med utgangpunkt i målet om eit meir berekraftig reiseliv, og i arbeidet med ei klimaomstilling av fylket. Forslaga i høyringsutkastet vil medføre store endringar og krev ei omstilling av cruisenæringa. Dette vil krevje at fylkeskommunen som forvaltar av verdsarvfjordane bidreg, i tillegg til kommunen.

Fleire av tiltaka tek omsyn til lokale båtar og ruter, då desse ikkje er av ein storleik der krava er føremålstenelege. Det vert også lagt opp til ordning med dispensasjonsordning for å gi næringa tid til å omstille seg. Dette vurderer fylkesrådmannen som positivt. Det er nødvendig å stille krav til næringa, samstundes som det vert gitt rom for at endringa kan skje over noko tid.

Fylkesrådmannen ønskjer spesielt å dra fram kravet til reduksjon i NO<sub>x</sub>-utslepp frå skip i verdsarvfjorden, då dette mest truleg vil ha store lokale konsekvensar for reiselivsnæringa, og då spesielt i verdsarvfjordane. Ein kan forvente at noko av turisttrafikken vil gå til andre norske fjordar, og føre til auka omsetnad der. Helseisikoen vert ikkje eliminert, berre flytta, og utsleppa kan potensielt auke i dei fjordane som ikkje vert påverka av endringa i forskrifta. Det er difor nødvendig å jobbe aktivt med å stille strengare miljøkrav i alle norske fjordar, og helst innan all cruise- og båttrafikk. Dette vil redusere vridninga av trafikken og konkurransen.

Menon-rapporten peikar på at krav til NO<sub>x</sub>-utslepp mest sannsynleg vil ha større konsekvensar for turistnæringa enn miljøgevinsten. Det er nødvendig å jobbe med dette på ein heilskaplege måte for å kompensere desse negative konsekvensane, og det må frå nasjonalt hald arbeidast for like miljøkrav for alle norske fjordar. Ut frå eit næringsperspektiv er det uheldig å ramme nokre avgrensa turistdestinasjonar. Dette vil vere konkurransevridande. I tillegg vil det vere område der det kan vere enno større behov for tiltak (som m.a. større byar).

Det er viktig å påpeike at høyringsforslaget ikkje direkte omhandlar utslepp av CO<sub>2</sub>, noko som er viktig i eit klimaomstillingsperspektiv. Fylket vårt skal bidra til å redusere klimagassutsleppa i tråd med Paris-avtalen. Verdsarvfjordane kan i den samanheng nyttast som utstillingvindaug for korleis ein jobbar for å få til denne utsleppsreduksjonen. Med dei to fjordcruisebåtane «Vision og Future of the Fjords» er ein allereie godt i gang med dette. Utsleppa og tiltaka skildra i høyringsutkastet omhandlar bidrag til i hovudsak reduksjon av helsemessige, estetiske omsyn, i tillegg til biologiske omsyn. I eit berekraftsperspektiv vil det vere nødvendig å inkludere klimautfordringane, ikkje berre som ei utfordring for verdsarvfjordane, men også i ein større samanheng. Krav for reduksjon av klimagassutslepp i verdsarvfjordane vil kunne bidra til å redusere lokale og globale konsekvensar på kort og lang sikt.

### **4. Konklusjon**

Fylkesrådmannen ser det som positivt at det skal stillast miljøkrav til skipa som ferdast i verdsarvfjordane. Dette er eit viktig tiltak for å ivareta verdsarvfjordane og statusen dei har.

Fylkesrådmannen er likevel bekymra for dei økonomiske konsekvensane strengare NO<sub>x</sub>-krav kan få for reiselivet knytt til verdsarvfjordane. Å innføre miljøkrav berre lokalt her løyser problemet der, men overfører utfordringane til andre stader der cruiseskipa vel å legge til kai.

Det bør stillast statlege miljøkrav, inkludert klimagassutslepp, i alle fjordar, for å utvikle ei meir berekraftig turistnæring, i tråd med vedtekne regionale planar. Med ei heilskapleg tilnærming vil ein kunne redusere dei lokale negative konsekvensane for næringa.