

Søknad: «Kommersielle ferjekonsesjonar og båtruter i verdsarvområdet Geirangerfjorden med omland»

Søknaden fell inn under støtteordninga «Søknad om støtteordning fergesektoren», ei ordning under Klima- og miljødepartementet (KLD), søknadsfrist 1. november 2016.



Søkjar (S)/samarbeidspartnarar (P): Stranda kommune (S), Møre og Romsdal fylkeskommune (P), Stiftinga Geirangerfjorden Verdsarv /Grøn fjord (P) og Destinasjon Geirangerfjord - Trollstigen AS (P).

Innhald

Innleiing	3
Søknadsramme.....	4
Prosjekt mål.....	4
Søklar / samarbeidspartnarar og organisering.....	4
Prosjektperiode	5
Prosjektskildring og arbeidspakkar	5
Framdriftsplan	8
Budsjett og finansiering.....	9
*: Eigeninnsatsen er i form av arbeidstid/kompetanse.	9
Potensiale for reduksjon av utslepp.....	9
Relevans for andre område	10
Vedlegg	11

Innleiing

Stranda kommune søker med dette om støtte til tiltak som kan medverke (eller bidra) til utvikling og innføring av lav- og nullutslippsteknologi i den kommersiell ferje- og båttrutesektoren. Møre og Romsdal fylkeskommune, Stiftinga Geirangerfjorden Verdsarv/Grøn fjord og Destinasjon Geirangerfjord – Trollstigen AS er med som samarbeidspartar. Denne søknaden er knytt til kommersielle ferjestrekningar og innanriks båt-/skipsfart innafor verdsarvområdet Geirangerfjorden med omland.

Vestnorsk fjordlandskap representert med fjordlandskap Geirangerfjorden og Nærøyfjorden med omland vart i 2005 innskrive på UNESCO si liste over verdas natur- og kulturarv. Dei siste åra er det kome opp viktige problemstillingar knytt til utslepp i form av både visuell ureining (eksos), miljøskadelege og/eller helsefarlege utslepp (eksos) og utslepp i form av kloakk frå ferjer/båtar i begge desse fjordområda. Dette bør få nasjonal merksemd. Svakheiter ved forvaltninga av verdsarvfjordane er avdekka, og store utfordringar knytt til visuell ureining frå skipstrafikk i desse fjordane går på omdømet laust. Ein meir heilskapleg forvaltningsmodell vert etterlyst. Dette er òg bakgrunnen for at KLD har gjeve eit oppdrag til Sjøfartsdirektoratet med følgjande oppdragstekst:

1. «Kartlegge utslepp til luft og sjø frå skipsfarten i Geirangerfjorden, Aurlandsfjorden og Nærøyfjorden i sommarhalvåret.
2. Foreslå tiltak som kan redusere utslepp til luft og sjø.»

Fylkeskommunane har som innkjøpar av ferjetenester fått ei svært utfordrande oppgåve med å drive fram ei grøn omstilling til låg- og nullutslippsteknologi i innanriks skipsfart. Fylkeskommunane gjev og konsesjonar på reine kommersielle turistruter i unikt fjordlandskap som er verna. Stranda kommune gjennom Stranda Hamnevesen er forvaltningsmynde for hamnefasilitetane og lokale skipstenester til cruiseskip som siglar inn verdsarvfjordane og Kystverket er ansvarleg mynde for farleden inn verdsarvfjordane.

Kommersiell ferje- og skipsaktivitet i verdsarvfjordane representerer ei særskild utfordring, då dette ikkje er konsesjonar med offentlege tilskot i botn. Det er heller ikkje lagt inn offentlege og økonomiske insentiv for omstilling til meir miljøvennleg teknologi. Det er kommersielle aktørar som råder, og viljen til omstilling er avgjerande. Det offentlege har meir ei rolle som løyvegevar (gjennom kommersielle konsesjonar), samarbeidspartnarar til dei kommersielle aktørane og som ein viktig infrastrukturbyggjar. Dette prosjektet skal undersøkje og finne svar på korleis vi kan byggje eit heilskapleg kommersielt konsesjonssystem for innanriks sjøfart som fremjar/stiller krav til låg- og nullutslippsteknologi, utan at aktiviteten i seg sjølv fell bort eller vert skadelidande. Skipstrafikken i verdsarvfjordane utgjer eit svært viktig verdiskapingsgrunnlag for små bygdesamfunn i verdsarvområdet som er heilt avhengig av at reiselivet får rom til å utvikle og styrke seg.

Hovudproblemstillinga vi ønskjer å få kasta lys over er om strenge miljøkrav i nye kommersielle konsesjonar vil medføre at aktiviteten og tilhøyrande verdiskaping vert påverka i negativ lei, eller om ein kan klare å bygge eit system som tvert i mot kan skape nye, lokale arbeidsplassar, føre til auka verdiskaping, og som samstundes gir betre styring og kontroll med aktiviteten.

Søknadsramme

Støtta som KLD no har lyst ut skal bidra til at fylkeskommunale samband og rutegåande persontransport på sjø tek i bruk låg- og nullutsleppsteknologiske løysingar. Samarbeidspartnarane signaliserer med denne søknaden at KLD også må sjå nærmare på dei kommersielle løysingane for innanriks skipstrafikk, særskilt i område der Noreg har forplikta seg overfor UNESCO-kommisjonen, når det gjeld å ta vare på naturverdiane i desse områda for framtidige generasjonar.

Samarbeidspartnarane har sett saman ein omfattande søknad som inneheld fleire arbeidspakkar som alle krev betydeleg økonomisk støtte frå KLD for å kunne gjennomførast. Vi søker om til saman 2 MNOK til utvikling av eit system som skal fremje og setje krav til klima- og miljøvennleg teknologi for kommersielle ferjer og båtar i verdsarvområdet Geirangerfjorden med omland.

Prosjektmål

- A. Prosjektet skal undersøkje og finne svar på korleis vi kan byggje eit heilskapleg konsesjonssystem og ein modell for innanriks sjøfart som fremjar og stiller krav til låg- og nullutsleppsteknologi for kommersielle ferjer og båtar, men
- B. utan at aktiviteten i seg sjølv fell bort eller vert skadelidande.

Søklar / samarbeidspartnarar og organisering

Formell søklar / økonomisk ansvarleg: Stranda kommune.

Organisasjonsnummer: 964 980 098

Kontonummer: 4030.05.04606

Samarbeidspartnarar: Møre og Romsdal fylkeskommune, Stiftinga Geirangerfjorden Verdsarv/Grøn fjord og Destinasjon Geirangerfjord – Trollstigen AS.

Kontaktpersonar:

- *Stranda kommune:* Inge Bjørdal, næringssjef, inbj@stranda.kommune.no
- *Møre og Romsdal fylkeskommune:* Stephen Oommen, stephen.Oommen@mrfylke.no
- *Stiftinga Geirangerfjorden Verdsarv:* Katrin Blomvik, direktør, katrin@verdsarvfjord.no
- *Destinasjon Geirangerfjord - Trollstigen AS:* Ove Skylstad, reiselivssjef, ove@dgt.no

Styringsgruppe: Alle samarbeidspartnarane stiller med 1 representant kvar i styringsgruppa. I tillegg vil ein trekkje inn kompetanse frå Kystverket, og erfaringar frå prosjektet i regi av Sjøfartsdirektoratet ved behov. Juridisk kompetanse vil ein òg trekkje inn etter behov. Styringsgruppa er heilt avhengig av eit godt samarbeid ut mot dei kommersielle operatørane av rutene, og desse skal treekkjast inn i ei meir operativ arbeidsgruppe for dei ulike arbeidspakkane/delprosjekta. Styringsgruppa tek dei endelege beslutningane knytt til måla for prosjektet.

Prosjektleder: Styringsgruppa utnemner, tilset eller hyrer inn ein prosjektleder for styringa av dei ulike delprosjekta. Kompetanse til prosjektleder skal vege tungt i vurderinga av person til å løyse oppgåva/oppgdraget.

Operativ arbeidsgruppe(r) knytt til kvar arbeidspakke/delprosjekt: Prosjektleder trekkjer kommersielle operatørar inn i dei ulike delprosjekta, ev. naudsynte eksterne kompetansemiljø for å løyse oppdraget, og ev. naudsynt kompetanse frå styringsgruppa. Prosjektgruppa førebur utgreiingar, råd og foreslår tiltak, og rapporterer jamnleg til styringsgruppa.

Prosjektperiode

Omsøkt prosjektperiode: 01.01.2017 – 30.06.2018.

Prosjektskildring og arbeidspakkar

Dette prosjektet skil seg frå andre søknadar knytt til ferjekonsesjonar, då dette gjeld utgreiingar knytt til reine kommersielle ferjekonsesjonar og båtruter. Kommersiell, innansriks skipsaktivitet i verdsarvfjordane representerer ei særskild utfordring, då dette ikkje er konsesjonar med offentlege tilskot i botn. Denne aktiviteten er heller ikkje omfatta av offentlege og økonomiske insentiv for omstilling til meir miljøvennleg teknologi. Det er kommersielle aktørar som råder, der *viljen* til omstilling er avgjerande. Det offentlege har meir ei rolle som løyvegjevar (gjennom kommersielle konsesjonar), samarbeidspartnarar til dei kommersielle aktørane og som ein viktig infrastrukturbyggjar.

Dette prosjektet skal undersøkje og finne svar på korleis vi kan byggje eit heilskapleg konsesjonssystem for kommersiell innanriks sjøfart som fremjar låg- og nullutsleppsteknologi, utan at aktiviteten i seg sjølv fell bort eller vert skadelidande. Når økonomiske insentiv ikkje ligg til grunn for aktiviteten, så har praksis vist at forvaltninga vegar seg for å stille for strenge miljøkrav fordi ein er redd for at aktiviteten i seg sjølv vert lagt ned. Skipstrafikken i verdsarvfjordane utgjer eit svært viktig verdiskapingsgrunnlag for små bygdesamfunn i verdsarvområdet, som er heilt avhengig av at reiselivet får rom til å utvikle og styrke seg. Spørsmål som må undersøkjast i prosjektet er difor om strenge miljøkrav i nye kommersielle konsesjonar vil medføre at aktiviteten og tilhøyrande verdiskaping vert skadelidande. Vi ønskjer difor å analysere om ein kan ein klare å bygge eit system/ein modell med motsett forteikn som kan skape nye, lokale arbeidsplassar og verdiskaping, og samstundes ei betre styring og kontroll med aktiviteten for forvaltninga?

Kommersielle ruter/samband som skal undersøkjast i prosjektet:

Vi vil presisere at denne søknaden ikkje omhandlar cruiseskipa og deira aktivitet i fjordlandskapet, då desse ikkje er underlagt innanriks skipsfart.

Følgjande kommersielle ruter har operert/opererer i dag i verdsarvområdet Geirangerfjorden med omland:

- Kommersiell ferjestrekning: Geiranger - Hellesylt, operatør i dag: The Fjords med fartya MF Veøy (1974) og MF Bolsøy (1971). Berre éi ferje opererer i skuldersesongane, medan båe er i drift under høgsesongen.
- Kommersiell ferjestrekning (i drift frå nokre år tilbake): Valldal – Geiranger, tidlegare operatør Fjord1. Denne strekninga bør ein ha med i tilfelle det i framtida kjem nye søknadar på denne strekninga.
- Hurtigruten: Har hatt daglege avgangar frå Ålesund – Geiranger i sommarhalvåret. Siste året har Hurtigruten operert kun i høgsesongen juni – august.
- Sightseeingbåtar: rundturar ut verdsarvfjorden som går i rutegåande trafikk ut frå Geiranger i perioden mai – oktober med 2 båtar i drift hovudsesongen. Operatør i dag: Geiranger Fjordservice AS. Her bør ein og ta høgde for at søknadar på nye ruter kan kome i framtida, også med start/stopp andre stader i fjordlandskapet.
- Charterturar på verdsarvfjorden: Fleire operatørar.
- Tenderbåt trafikk t/r cruiseskip frå hamnefasilitetar: Kan denne trafikken regulerast i same system og med lokale operatørar som tilbyr klima- og miljøvennleg teknologi? Då ville dette verte innanriks skipsfart, sidan båtmateriellet ville bli norsk-registrert.
- Sightseeing med RIB-båt, Geiranger: 2-3 båtar i drift under høgsesong ut frå Geiranger. Operatør i dag: Fjordguiding DA.
- Sightseeing med RIB-båt, Hellesylt: 1 båt i drift med base på Hellesylt. Operatør: Bonseye Excursions.

Nye ruter kan og kome til i prosjektperioden. I Nærøyfjordområdet er det per i dag enno fleire kommersielle operatørar som konkurrerer i hovudsesongen. Det er berre éin av desse som opererer med eit heilårleg tilbod.

Vi ønskjer å finne svar på kor mange aktørar forvaltninga bør sleppe til før tolegrensa knytt til miljø, infrastruktur, volum og beredskap er nådd eller at lønnsmda per aktør går så kraftig ned at det svekkjer totaltilbodet gjennom ein forlenga sesong/heilårs sesong. Prosjektet må difor ta høgde for at nye søknadar, aktørar eller ruter knytt til innanriks skipsfart kan kome opp og skissere korleis systemet/modellen skal handtere dette både knytt til volum, tolegrense, kva krav som skal stillast til aktiviteten og vurdere ev. tak på kommersiell konkurranse på verdsarvfjorden, nettopp for å beskytte dei aktørane som har investert i eit framtidig nytt miljø- og klimavennleg materiell i konsesjonsperioden.

Følgjande delprosjekt/arbeidspakkar inngår i denne søknaden:

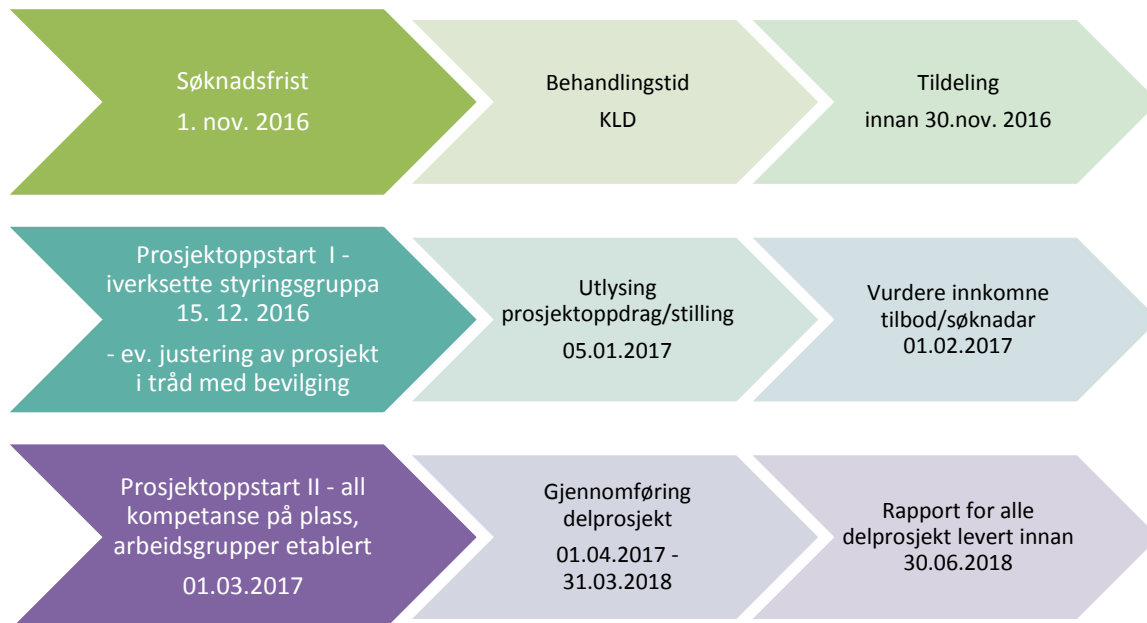
1. Vurdere teknisk mogelegheitsrom for låg- og nullutsleppsteknologiar i eksisterande eller nytt kommersielt rutetilbod og tilhøyrande infrastruktur, ev. justering av ønska kapasitet og rutetilbod.
2. Vurdere juridisk mogelegheitsrom for låg- og nullutsleppsteknologiar i eksisterande eller nytt kommersielt rutetilbod og tilhøyrande infrastruktur, ev. justering av ønska kapasitet og rutetilbod. Vurdering av nye modellar for forvaltning av kommersielle konsesjonar og ruteløyve på innanriks skipsfart på fjord (jf. «Glacier Bay-modellen») bør inngå i vurderinga. Arbeidspakken inkluderer tilrettelegging og utvikling av ev. anbodsdokument, malar eller standardar for å definere miljøkrav i anbodskonkurransar.

3. Vurdering av eventuelle meirkostnader knytt til punkt 1 og 2. Delprosjektet/arbeidspakken skal vurdere etablering av kostnadsindeksar, kompensasjons-/insentivsystem eller risikoavlastning for utvikling i pris på energiformer og tekniske system.
4. Samarbeid mot eksisterande kommersielle operatørar på rutene i dag: Kva behov har dei kommersielle operatørane i dag og framover? Kva barrierer ser dei? Korleis kan dei bidra til ei positiv klima- og miljøutvikling av rutetilboda? Kva skal til for at tilbod kan verte utvida til skulder- og heilårssesongar på sikt? Kva trugsmål og moglegheiter ser operatørane?
5. Utgjeie nye mogelegheitsrom for ny, lokal/innanriks skipsfart i verdsarvfjordane. Er det mogeleg å etablere eit lokalt system for miljø- og klimavennleg tendring (persontransport) mellom cruiseskip (som ikkje ligg til kai) og tenderhamn/kai som omfattar både Geiranger og Hellesylt? Kan ein etablere eit obligatorisk system der cruiseskipa kan velje tenester med ulik klimaprofil men som fremjar føremålet, og korleis kan dette ev. byggjast opp? Korleis etablere eit system som kan sikre lokal verdiskaping og arbeidsplassar?
6. Gjeie ut «Hellesylt Hydrogen HUB». Stranda kommune med samarbeidspartnarar har levert inn ein søknad til Enova, der ein ynskjer å undersøke mogelegheita for å utvikle Hellesylt til ein HUB/base for både produksjon og leveranse av hydrogen som framtidig nullutsleppsdrivstoff. I samarbeidet deltek mellom anna lokale kraftverk (produksjon av hydrogen) og Hexagon (leveranse av hydrogen via tankar), i tillegg til ei rekkje andre deltakarar. Vi ønskjer å styrke dette prosjektet, med ei utgreiing av korleis den lokale skipsfarten kan gjere seg nytte av hydrogen som framtidig drivstoff, samt korleis utvikle ein maritim leveranse av hydrogen frå Hellesylt til Geiranger (som potensielt også kan nyttast både til maritim aktivitet og landbasert aktivitet som hydrogenbussar/bilar). Prosjektet skal og kartlegge potensielle barrierer knytt til hydrogen (infrastruktur, økonomi, regelverk, kommersiell interesse/tru på teknologien).
7. Utgjeie og setje i verk kortsiktige tiltak som kan gje ein positiv miljøeffekt gjennom reduksjon av miljøutsleppa frå skipsfarten. Kan ein t.d. tenkje seg eit frivillig samarbeid mellom selskapa/operatørane om bruk av miljøvennleg drivstoff? Andre tiltak på kortare sikt bør også vurderast i prosjektperioden.

Prosjektet vil krevje vurderingar, utgreiingar og analysar frå ekstern og relevant kompetanse for å løyse dei ulike delprosjekta. Dette er tenkt utført enten ved kjøp av tenester, samarbeid med relevante forskings-/kompetansemiljø eller ved tilsetjing av nødvendige ressursar internt.

Framdriftsplan

Prosjektet har definert følgjande framdriftsplan:



Budsjett og finansiering

Følgjande budsjetttrammer er estimerte for prosjektet:

Kostnad	Beløp (1000 kr)	Kommentar
Prosjektleiari; ansvar for å nå prosjektmål og løysing av oppgåvene i dei ulike arbeidspakkane 1. – 7.	1 250	Estimat: 50% stilling i 1 år og 6 mnd. Tilsetting, utlysing oppdrag eller fristilling av intern ressurs gjennom bruk av eigna kompetanse frå samarbeidspartnarane
Juridisk kompetanse; anbod, samferdsel, regelverk. Arbeidspakke 2.	450	Estimat kjøp av teneste eller ved intern bruk av juridisk kompetanse hjå M&R fylkeskommune (dersom ein har relevant kompetanse internt)
Maritim kompetanse, teknologi. Arbeidspakke 1., 5., 6. og 7.	700	Innkjøp av maritim kompetanse, særskilt knytt til arbeidspakke 1., 5., 6. og 7.
Økonomisk kompetanse. Arbeidspakke 3.	300	Kjøp av teneste eller intern bruk av økonomisk kompetanse hjå samarbeidspartnarane
Kjøp av ev. øvrig kompetanse	100	
Kompetanse frå samarbeidspartnarar og kommersielle operatørar	300	Eigeninnsats private og øvrige samarbeidspartnarar
Sum kostnad	3 100	Inkl. eigeninnsats samarbeidspartnarar og operatørar

Prosjektet er tenkt finansiert slik:

Kostnad	Beløp (1000 kr)	Kommentar
Søknad KLD	2 000	
Samla eigeninnsats frå søkjar og samarbeidspartnarar*	1 100	Inkl. eigen kompetanse og innsats
Sum finansiering	3 100	

*: Eigeninnsatsen er i form av arbeidstid/kompetanse.

Potensiale for reduksjon av utslepp

Som nemt innleiingsvis har verdsarvfjordane registrert ei aukande utfordring knytt til ei visuell ureining av verdsarven. Dette har ført til at det er fleire initiativ som er sett i verk for å undersøkje den reelle ureininga i verdsarvfjordane.

Stiftinga Geirangerfjorden Verdsarv/Grøn fjord har med støtte frå Miljødirektoratet initiert eit forskningssamarbeid med Universitetet i Bonn med oppdrag å overvake luftkvaliteten i Geiranger. Forskingssamarbeidet er eit langsiktig program med namn: «Air quality monitoring programme», og vil sikre verdsarvforvaltninga ei god rapportering både til statsparten og til UNESCO (rapportering kvart 6. år). Forskingsprosjektet overvakar og målar luftkvaliteten i Geiranger, ved 3 lokasjonar:

- Sentrum, 0 meter over fjordnivå
- Norsk Fjordsenter, ca. 100 meter over fjordnivå
- Dalen, ca. 400 meter over fjordnivå
- 1 mobil stasjon

Programmet inneheld målingar av følgjande parametrar for ureining:

- Nitrogenoksid: NO_x
- Ozon: O₃
- Svevestøv, PM (particulate matter)
- Karbonmonoksid (CO)
- Svoveldioksid: SO₂
- Klimastasjonar for registrering av vêrforhold m.m.

Prosjektet starta opp i 2015-16. Dette betyr at nokre av måleverdiane har ein oppstart frå turistsesongen 2015, medan nokre målingar starta først i 2016, då prosjektet vart utvida. Første rapport er under utarbeiding og er i skrivande stund oversendt Miljødirektoratet for ei kvalitetssikring/gjennomgang. Rapporten vert oversendt KLD og offentleggjort seinhausten/vinteren 2016.

Målingsdata frå dette forskingsprosjektet vert nytta inn i oppdraget som Sjøfartsdirektoratet har fått frå Klima- og miljødirektoratet. Direktoratet har fått følgjande oppdrag:

1. Kartlegge utslipp til luft og sjø frå skipsfarten i Geirangerfjorden, Aurlandsfjorden og Nærøyfjorden i sommarhalvåret
2. Foreslå tiltak som kan redusere utslipp til luft og sjø

Kartlegginga inkluderer innanriks sjøfart. Dette vil medverke til at vi vil få eit svar på kva ev. miljøbidrag innanriks sjøfart står for med omsyn til ureining i verdsarvfjordane. Det vi veit i dag er at ein del av materiellet som opererer på fjorden er av gammal årgang (eks: ferje frå 1971/74), og at selskapa tømmer tankar for ureinsa kloakk ved gitte stader ute i fjorden. Dette skjer fordi lovverket tillet slik aktivitet per i dag, men også mangel på anlegg for tøming og reinsing på land.

Relevans for andre område

Erfaringar frå dette prosjektet vil andre fjordlandskap/strekningar nytte godt av, kanskje spesielt i attraktive fjordområde, der kommersiell ferje/båtdrift er ein viktig del av reiselivsopplevinga. Dette gjeld særskilt for Nærøyfjorden/Aurlandsfjorden, Lysefjorden og andre attraktive fjordstrekningar i Nord-Noreg som fort kan kome opp i same problemstillingar.

Vedlegg

- Kart over verdsarvfjorden/Storfjorden med innlagde grenser for verdsarv- og landskapsvernområdet. Ferjeruter Hellesylt – Geiranger (eks.) og Valldal – Geiranger (no nedlagt, men potensiell) er lagde inn med stipla strek.