



13.3.2013

Elinkeinoministeriö

Pohjoismaiden neuvosto  
Christina Gestrin  
Anders Eriksson

**Vastaus Pohjoismaiden neuvoston kirjalliseen  
kysymykseen E 31/2012 matkustaja-alusten ja lauttojen  
käymäläjätteen vastaanotosta**

---

Pohjoismaiden neuvoston jäsenet Christina Gestrin (r.) ja Anders Eriksson (ÅF) ovat esittäneet seuraavat kysymykset Ahvenanmaan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan hallituksille:

1. Onko selvitetty, onko Ahvenanmaan Maarianhaminassa, Ruotsin Ystadissa, Göteborgissa ja Helsingborgissa, Suomen Turussa ja Tanskan Frederikshavnissa tarvittavat valmiudet vastaanottaa lauttojen ja matkustaja-alusten käymäläjätevesiä?
2. Onko Ahvenanmaalla, Ruotsissa, Suomessa tai Tanskassa muita satamia, joiden palveluvalmiutta käymäläjätevesien osalta olisi syytä parantaa, jotta IMO:n asettamat vaatimukset Itämerellä liikennöivien matkustaja-alusten käymäläjätevesien puhdistamisesta aluksessa tai tyhjentämisestä satamaan voisivat tulla voimaan vuonna 2016?

**Ruotsin vastaus:**

- 1) MARPOLin päivitetystä neljännessä liitteessä Itämeri luokitellaan erityisen herkäksi alueeksi, jolla otetaan käyttöön tiukennetut vaatimukset matkustaja-alusten ja lauttojen käymäläjätteelle. Jotta säännöt voisivat tulla voimaan uusia matkustaja-aluksia koskien vuodesta 2016 ja nykyisin liikennöiviä matkustaja-aluksia koskien vuodesta 2018, Itämeren maiden tulee ilmoittaa kansainväliselle merenkulkujärjestölle IMOlle, että niillä on matkustaja-alusten ja lauttojen liikennöimissä satamissa tarvittavat valmiudet vastaanottaa käymäläjätevesiä. Tämä on tehtävä vähintään 12 kuukautta ennen sääntöjen voimaantuloa. Näin ollen Ruotsi ottaa vuoden 2014 aikana kantaa siihen, ovatko Ystadin,

Göteborgin, Helsingborgin ja Trelleborgin vastaanottojärjestelyt riittäviä. Sama koskee kaikkia HELCOM-maita HELCOM Maritime 11 -kokouksessa marraskuussa 2012 esitellyn työsuunnitelman mukaisesti. Työssä satamapalvelujen riittävyyden arvioimiseksi käytetään pohjana päätöslauselmaa MEPC.83(44) ”Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities”.

2) Työssä matkustaja-alusten ja lauttojen käymäläjätöpäästöjen kieltöjä koskevien sääntöjen käyttöönottamiseksi HELCOM-maat ottivat yhteisesti kantaa siihen, millä satamilla tulisi ensisijaisesti olla riittävät vastaanottovalmiudet. Satamat on jaettu prioriteetin mukaan (First and Second Priority ports), ja ne on valittu sen perusteella, että ne vastaanottavat suurimmat määrät matkustajia vuodessa. Ruotsin mielestä näitä satamia tulee priorisoida, eikä sen vuoksi ole tarvetta lisätä luetteloon uusia satamia tällä hetkellä. Etusijalla olevien satamien luettelo ei kuitenkaan poista Ruotsilta vastuuta siitä, että muissakin matkustaja-alusten ja lauttojen liikennöimissä satamissa on oltava tarvittavat palvelut käymäläjätteen tyhjentämiseksi.

**Ahvenanmaan vastaus:**

1. Maarianhaminan satamassa voidaan kerätä käymäläjäte kaikilta saapuvilta matkustaja-aluksilta, kuitenkin sillä varauksella, että pumppauskapasiteetti on 30 kuutiota tunnissa. Tämän vuoksi suuret alukset, jotka käyvät satamassa pikaisesti (satamassaoloaika 10–15 minuuttia) eivät pumpppaa viemäriveresiään satamaan (alukset tyhjentävät käymäläjätteet tiettävästi määränpääsatamaansa). Pidemmän ajan satamassa viipyvät alukset tyhjentävät kuitenkin viemäriverensä satamaan (Rosella, Birger Jarl sekä toisinaan Cinderella).

Myös suurilla risteilyaluksilla (ei vuoroliikenne), jotka kiinnittyvät satamaan kesäisin ja voivat viipyä satamassa 1–2 päivää, olisi mahdollisuus tyhjentää käymäläjätteensä (yllä mainitulla pumppauskapasiteetilla). Näin ei kuitenkaan ole käynyt. Tämän vuoksi on epävarmaa, onko kaikilla kauempaa saapuvilla suurilla aluksilla vaadittavat kytkennät, jotta ne voitaisiin kytkeä sataman putkistoon.

On myös epävarmaa, onko kauempaa saapuvilla suurilla risteilyaluksilla (ei vuoroliikenne) tarpeeksi suuri varastointikapasiteetti eli tarpeeksi suuret säiliöt käymälävesille niiden säilömiseksi siihen saakka, että alukset saapuvat

suurempiin satamiin (esim. Tukholma, Helsinki, Visby), joissa ne viipyvät pidempään.

Ahvenanmaan toisessa suuressa satamassa pysähtyvät vain alukset, jolla on lyhyt satamassaoloaika (10–15 minuuttia), ja ne tyhjentävät tiettävästi viemäriverensä määränpääsatamiin.

2. Näin ollen voidaan todeta, että jos lyhyen aikaa satamassa viipyvien alusten, jotka eivät tyhjennä käymäläjätettään maihin, varastointikapasiteetti ei ole riittävän suuri, on tarvetta parantaa satamapalveluja, mutta muutoin ei.

**Tanskan vastaus:**

1. Frederikshavnin satamasta alusjätevesi voidaan johtaa kunnalliseen puhdistuslaitokseen.
2. Tämän lisäksi Køgen ja Rønne satamat on kytketty kunnallisiin puhdistuslaitoksiin. Køgen sataman ja Bornholmin Rønne sataman välillä on säännöllinen lauttayhteys.

**Suomen vastaus:**

**Käymäläjätteen vastaanotto Turun satamassa**

Tämä teksti pohjautuu aiempiin HELCOMille annettuihin vastauksiin satamien vastaanottopalveluista. Tarvittavan tason saavuttamiseksi satamien vastaanottojärjestelyissä on huomioitava säännöllisesti tai tavallisesti satamaa käyttävien alusten tarpeet.

**Matkustaja-alukset**

Turussa on kaikkien varustamojen vuoroliikenteen matkustaja-aluksille tarkoitettu vastaanottopiste, joka on rakennettu 1984/1988 ja korjattu 2008/2005 ja sen kapasiteetti on noin 200–250 m<sup>3</sup>/tunnissa (jos alus kiinnittyy satamaan tunniksi, vastaanotettu käymäläjäte on 55 000–120 000 m<sup>3</sup> vuosittain).

**Risteilyalukset**

Turun satama on järjestänyt risteilyalusten käymäläjätteen keräyksen säiliöautojen avulla. Tämän palvelun kapasiteetti on 24 m<sup>3</sup>/tunnissa (satamassa 6 tuntia = kapasiteetti 144 m<sup>3</sup>, satamassa 8 tuntia = kapasiteetti 192 m<sup>3</sup>).

## Yleistä

Periaatteessa vain musta vesi luokitellaan käymäläjätevedeksi, joka kuuluu ei erityismaksua -järjestelmän (no special fee) piiriin. Toinen mahdollisuus on, että järjestelmään sisällytettäisiin myös harmaa vesi, jolloin vastaanotetun viemärivereden määrä olisi paljon suurempi. Meidän näkökulmastamme risteilyalusten volyyymiin ja pumppauskapasiteettiin liittyy monia ongelmia ja avoimia kysymyksiä.

Turun satama ei ole risteilyalusten pääkohde. Vuosina 2007–2012 satamassa on ollut vain muutamia aluskäyntejä vuosittain.

Aluskäynnit vuosittain	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Matkustaja-alukset	1 408	1 419	1 430	1 414	1 449	1 426
Risteilyalukset	7	7	7	6	7	4

Satamia on vaadittu vastaanottamaan vähintään 800–1 200 m<sup>3</sup> risteilyalusta kohden tai 200–300 m<sup>3</sup> tunnissa alusta kohden. Meidän nähdäksemme tämä määrä perustuu esimerkiksi Kööpenhaminassa tai Helsingissä pysähtyvien suurten risteilyalusten käymäläjättemääriin. Vaatimuksessa ei ole huomioitu sitä, että risteilysatamia ja risteilykohteita on monenlaisia. Alla on taulukko tavallisista risteilyaluksista, jotka vierailevat Turun satamassa, sekä matkustaja-aluksista, jotka saapuvat satamaan päivittäin.

	Kokonaispituus	Brutto- vetoisuus	Enimmäismää- rä matkustajia
Viking Line	169–214 m	34 384–57 000 GT	2 450–2 800
Silja Line/Tallink Silja	202–212 m	48 915– 59 914 GT	2 800–3 013
Tyypilliset risteilyalukset			
- Clipper Odyssey	102 m	5 218 GT	128
- Black Watch	205 m	21 847 GT	868
- Braemar	196 m	24 344 GT	1 020
- Boudicca	205 m	21 891 GT	900
- Saga Ruby	191 m	24 292 GT	668
- Quest for Adventure (esim. Saga Pearl II)	165 m	18 591 GT	602

Eri lähteistä kootut tiedot käymäläjäteveden määrästä koskien joitakin yllä mainittuja risteilyaluksia:

Quest for Adventure: 200 m<sup>3</sup>/käynti (Helsinki 2010)

Saga Ruby: 148 m<sup>3</sup>/käynti (Turku 2009, säiliöautot)

Black Watch: 126 m<sup>3</sup>/käynti (Tukholma 2010)

Pumppauskapasiteetin on pohjauduttava sekä aluksen kokoon että matkustajamäärään, ja siinä on huomioitava risteilyalusikäyntien määrä vuosittain.

Tyypillinen ongelma on, että risteilyalukset käyvät satamissa, joissa ei ole erityisesti risteilyaluksille tarkoitettuja satamalaitureita. Näissä tapauksissa risteilyalukset kiinnitetään tavallisiin lastauslaitureihin tai muihin laitureihin, joissa ei ole viemärivereden vastaanottovalmiutta. Risteilyaluksille tarjolla olevat laiturivaihtoehdot riippuvat aina rahtialusliikenteestä. Viemäriverkoston rakentaminen näille vanhoille satama-alueille voi olla erittäin vaikeaa ja kallista, etenkin jos kustannukset suhteutetaan risteilyalusten käyntien määrään.

Säiliöautopalvelun tulisi olla riittävä huomioiden paikalliset olosuhteet, kuten satamassa käyvien alusten tyyppi ja niiden satamassa viipymä aika.

Ahvenanmaan, Ruotsin, Suomen ja Tanskan hallitusten puolesta

Catharina Elmsäter Swärd  
Ruotsin infrastruktuuriministeri