



2013-03-13

Näringsdepartementet

Nordiska Rådet  
Christina Gestrin  
Anders Eriksson

**Svar på skriftlig fråga E 31/2012 från Nordiska Rådet  
angående mottagningsanordningar för toalettavfall från  
passagerarfartyg och färjor**

---

Ledamöterna av Nordiska rådet Christina Gestrin ( SV) och Anders Eriksson ( ÅF) har ställt följande frågor till regeringarna i Danmark, Sverige, Finland och Åland:

1. Er det tatt stilling til om havnene i Frederikshavn i Danmark; Åbo i Finland; Ystad, Göteborg, Helsingborg og Trelleborg i Sverige; og Mariehamn i Åland, har tilstrekkelige fasiliteter for toalettavfall fra ferjer og passasjerskip?
2. Er det andre enn de nevnte havner i henholdsvis Danmark, Fin-land, Sverige og Åland hvor det vil være behov for å oppgradere fasilitetene for toalettavfall for å oppfylle betingelsene som IMO har satt, for at regler om at avløpsvann fra passasjerskip i Øster-sjøen fra 2016 enten skal renses ombord eller tømmes ved hav-nen, kan trede i kraft?

**Svar från Sverige:**

- 1) I det reviderade Annex IV i MARPOL är Östersjön utsett som ett särskilt känsligt område där strängare krav på utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg och färjor kommer att gälla. För att reglerna ska kunna träda i kraft, för nya passagerarfartyg från och med 2016 och existerande passagerarfartyg från och med 2018, behöver länderna runt Östersjön meddela IMO (International Maritime Organisation) om att det finns tillräckliga mottagningsanordningar för toalettavfall på plats i hamnar som trafikeras av passagerarfartyg och färjor. Detta ska göras minst 12 månader innan reglerna kan träda ikraft. Sverige kommer därför under 2014 att ta ställning till huruvida mottagningsanordningar i Ystad, Göteborg, Helsingborg och Trelleborg är adekvata. Detsamma gäller för samtliga

HELCOM-länder enligt den arbetsplan som togs fram på HELCOM Maritime 11 i november 2012. I arbetet kommer Resolution MEPC.83(44) "Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities" användas som underlag för utvärdering av mottagningsanordningarna.

2) I arbetet med att ta fram de nya reglerna om förbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg och färjor tog HELCOM-länderna gemensamt ställning till vilka hamnar som i första hand behöver ha tillräckliga mottagningsanordningar. Dessa kallas First and Second priority ports och har valts ut beroende på att de tar emot störst antal passagerare per år. Sverige anser att det är dessa hamnar som ska prioriteras och ser därför inget behov av att utöka den listan i dagsläget. Listan över prioriterade hamnar fråntar dock inte Sverige skyldigheten att se till att det finns tillräckliga mottagningsanordningar i övriga hamnar som trafikeras av passagerarfartyg och färjor som har behov av att lämna toalettavfall.

**Svar från Åland:**

1. Mariehamns hamn har möjlighet att ta emot toalett avfall från samtliga ankommande passagerarfartyg, dock med förbehållet att pumpkapaciteten är begränsad till 30 m<sup>3</sup>/timme. Detta gör att de stora fartyg som snabbt angör hamnen (med en angöringstid på 10-15 min) inte pumpar i land sitt avloppsvatten (dessa fartyg pumpar enligt uppgift iland sitt toalettavfall i sina ändhamnar). De fartyg som har längre angöringstid pumpar dock i land sitt avloppsvatten (Rosella, Birger Jarl samt, ibland, Cinderella).

Även de större kryssningsfartyg (ej reguljär trafik) som lägger till under sommaren och som kan ligga 1-2 dagar i hamnen, har möjlighet att lämna sitt toalettavfall (med ovannämnda begränsning av pumpkapacitet). Detta har dock inte hänt. En viss osäkerhet finns därför om alla sådana bortifrån kommande större fartyg har sådana kopplingar att de kan kopplas till de hamnens rörledningar .

En viss osäkerhet finns även om de stora bortifrån kommande större fartygen (i icke-reguljär trafik) har tillräckligt stor lagringskapacitet, dvs tillräckligt stora tankar för sitt toalettavfall, för att kunna spara sitt avloppsvatten till de stora hamnar där de ligger längre tid än Mariehamns hamn (ex Stockholm, Helsingfors, Visby).

Den andra större hamnen på Åland angörs enbart av stora fartyg med kort angöringstid (10-15 min) och pumpar därför enligt uppgift i land sitt avloppsvatten i ändhamnarna.

2. Det kan således slås fast att om lagringskapaciteten hos de fartyg som lägger till under kort tid och inte pumpar i land sitt toalettavfall, inte är tillräckligt stor, finns det ett behov att utöka mottagningsmöjligheterna, annars inte.

**Svar från Danmark:**

1. Frederikshavn havn har modtagefaciliteter, der er tilkoblet det kommunale rensningsanlæg.
2. Herudover har Køge havn og Rønne havn modtagefaciliteter, der er tilkoblet det kommunale rensningsanlæg. Der er fast færge overfart mellem Køge havn og Rønne havn på Bornholm.

**Svar från Finland:**

**Mottagningsanordningar för toalettavfall i Åbo hamn**

Denna text grundar sig på våra tidigare kommentarer till HELCOM om mottagningsanordningar i hamnar. För att uppnå en tillräcklig nivå måste mottagningsanordningarna i hamnarna tillgodose behoven hos fartyg som regelbundet eller i normala fall använder hamnen.

**Passagerarfartyg**

För passagerarfartyg i reguljärtrafik till Åbo finns det en fast mottagningsanordning för alla rederier: den är byggd 1984/1988 och renoverad 2008/2005 och kapaciteten är omkring 200 – 250 m<sup>3</sup>/timme (förtöjning i hamnen i en timmes tid, mottaget toalettavfall 55 000 – 120 000 m<sup>3</sup> årligen).

**Kryssningsfartyg**

Åbo hamn har arrangerat mottagningen av toalettavfall från kryssningsfartyg med tankbilar. Denna service har en kapacitet på 24 m<sup>3</sup>/h (om förtöjningstiden är 6 h = kapaciteten 144 m<sup>3</sup>, förtöjningstiden 8 h = kapaciteten 192 m<sup>3</sup>)

**Allmänna kommentarer**

I princip klassificeras bara svartvatten som toalettavfall som omfattas av no special fee-systemet. En annan möjlighet är att också gråvatten

inkluderas; mängden mottaget avloppsvatten är i så fall mycket högre. Ur vår synvinkel finns det flera problem och öppna frågor beträffande kraven på volym och pumpkapacitet för kryssningsfartyg.

Åbo hamn är inte en huvuddestination för kryssningsfartyg. Under åren 2007 – 2012 har det bara skett några kryssningsanlöp om året.

Fartygsanlöp per år	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passagerarfärjor	1 408	1 419	1 430	1 414	1 449	1 426
Kryssningsfartyg	7	7	7	6	7	4

Det har ställts krav på att hamnarna måste kunna ta emot en volym på minst 800 – 1 200 m<sup>3</sup> per kryssningsfartyg eller 200 – 300 m<sup>3</sup> per timme/fartyg. Vi ser att detta krav grundar sig på mängden toalettavfall från stora kryssningsfartyg som besöker till exempel Köpenhamn eller Helsingfors. Det har inte tagits hänsyn till att det finns många olika slags kryssningshamnar och kryssningsdestinationer. Nedan finns en tabell över typiska kryssningsfartyg som anlöp Åbo hamn och även de passagerarfärjor som anländer dagligen.

	Total längd	Brutto- dräktighet	Passagerare max
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
Typiska kryssningsfartyg			
- 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 (t.ex. Saga Pearl II)	165 m	18 591 GT	602

Uppgifter insamlade från olika källor anger mängden toalettavfall för några av de ovannämnda kryssningsfartygen:

Quest for Adventure - 200 m<sup>3</sup>/besök (Helsingfors 2010)

Saga Ruby - 148 m<sup>3</sup>/besök (Åbo 2009 med tankbilar)

Black Watch – 126 m<sup>3</sup>/besök (Stockholm 2010)

Kraven på pumpkapacitet måste grunda sig på både fartygets storlek och antalet passagerare samt beakta antalet kryssningsanlöp årligen.

Ett typiskt problem är att kryssningsfartyg anlöper hamnar som saknar kajer avsedda speciellt för kryssningsfartyg. I dylika situationer förtöjs kryssningsfartygen vid normala lastkajer eller andra kajer som saknar avloppsinfrastruktur. Utbudet av kajer för kryssningsfartyg beror alltid på lastfartygstrafiken. Att bygga avloppsnätverk i dessa gamla hamnområden kan vara mycket svårt och dyrt, speciellt om man jämför investeringskostnaderna med antalet kryssningsanlöp.

Tankbilsservicen bör anses tillräcklig med hänsyn till lokala förhållanden såsom typiska anlöpande fartyg och tidsramen för normala hamnanlöp.

På svenska, åländska, danska och finska regeringars vägnar

Catharina Elmsäter Swärd  
Infrastruktursminister