

ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA SJÖFARTENS PÅVERKAN PÅ HAVSMILJÖN





INNEHÅLL

Förord: Samverkan ett måste för varaktig förändring **3**

Regler, ekonomiska styrmedel och teknik kan minska påverkan på miljön **4**

Krokig väg mot skärpta regler för sjöfartens luftutsläpp **7**

FAKTA: Strängare gränsvärden i NECA- och SECA-områden **10**

Långsam ökning av LNG-användning **11**

Många frågetecken kvarstår kring storskalig skrubberanvändning **12**

Samarbete för en hållbar nollvision **13**

Utsläppshandel kan vara en lönsam väg till lägre utsläpp från sjöfarten **14**

Röntgenmetod ger snabba besked om båtbottnfärgers giftighet **17**

Havsplanering kan minska konflikter och främja helhetssyn på miljön **18**

Renare fartyg får rabatt i farleden **20**

Ljudkartor visar vägen i Östersjöns akustiska undervattensvärld **22**

Expanderande kryssningsbransch ställer krav på Östersjöns hamnar **24**

Billigare avfallshantering i hamnarna har inte gett förväntad effekt **26**

Långsammare transporter kan ge snabba förändringar i rätt riktning **28**

Inköparnas krav viktiga för en hållbar transportsektor **31**

Referenser och författare **33**

Karta **35**



LÄS TIDIGARE RAPPORT PÅ WEBBEN

2014 gav Havsmiljöinstitutet ut rapporten "Sjöfarten kring Sverige och dess påverkan på havsmiljön". I rapporten bidrog ett tiotal av Sveriges experter på sjöfart och havsmiljö med texter om på vilka åtta områden som är sjöfartens påverkan på havsmiljön är som störst. Rapporten har fortfarande stor aktualitet och finns att läsa på webben eller ladda ner som pdf från <http://havsmiljoinstitutet.se/publikationer/rapporter>.

Detta är en publikation från:
Havsmiljöinstitutet, Box 260, 405 30 Göteborg
telefon: 031-786 65 61, www.havsmiljoinstitutet.se

Havsmiljöinstitutet är ett samarbete mellan Göteborgs universitet, Stockholms universitet, Umeå universitet, Linnéuniversitetet och Sveriges lantbruksuniversitet.

Redaktörer: Tina Johansen Lilja, Frida Lundberg och Eva-Lotta Sundblad.

Copyright: Författarna, om inget annat anges.
Författarna ansvarar själva för artiklarnas innehåll.

Referering av rapporten: Havsmiljöinstitutet, 2017.
Åtgärder för att minska sjöfartens påverkan på havsmiljön.
Havsmiljöinstitutets rapport 2017:2

Grafisk form och layout: Frida Lundberg

Omslagsfoto: iStock

ISBN: 978-91-982291-5-8

Upplaga: 4000 exemplar.

Beställ fler exemplar: www.havsmiljoinstitutet.se

Tryck: Responstryck, Borås 2017 på GalerieArt Volume
130 gram samt 170 gram.



Expanderande kryssningsbransch ställer krav på Östersjöns hamnar

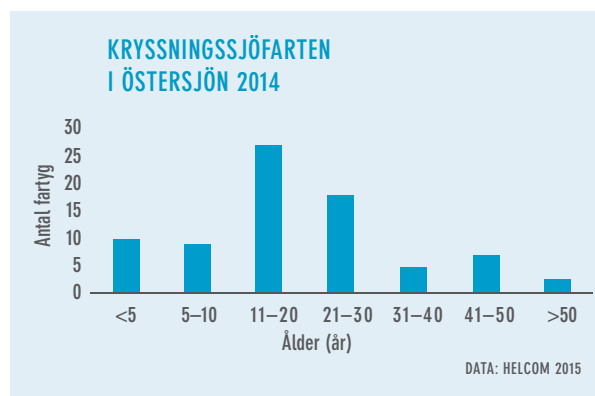
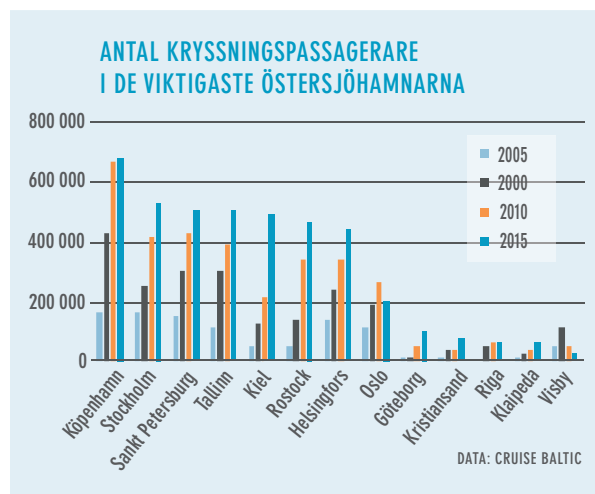
Kryssningssjöfarten ger växande inkomster för kuststäderna, men innebär också ökad påverkan på miljön i Östersjön och dess hamnar. Trots att branschen åtagit sig att sluta släppa ut avloppsvatten till sjöss lämnar bara var tredje kryssningsfartyg sitt avfallsvatten vid hamnbesök. Dessutom är delar av fartygsflottan i stort behov av förbättrad miljöprestanda.

Kust- och kryssningsturism framhålls som en av de mest ekonomiskt lovande sektorerna i EU:s Östersjöagenda för hållbar tillväxt från 2014. Under de senaste årtiondena har kryssningstrafiken ökat dramatiskt och blivit en alltmer betydande del av passagerartrafiken på Östersjön. Nästan 4,3 miljoner kryssningspassagerare registrerades i Östersjöhamnarna 2015 jämfört med 1,1 miljoner år 2000. De inkomster som besökarna ger varierar mellan ett par hundra kronor till drygt tusen kronor per besökare och dag. Köpenhamn är den hamn som tar emot flest kryssningsbesökare följt av Stockholm, Sankt Petersburg, Tallinn, Rostock, Kiel, Helsingfors och Oslo. Dessa åtta hamnar stod 2015 för 87 procent av det totala antalet kryssningsbesökare i Östersjöns hamnar.

De nackdelar som den ökade kryssningstrafiken för med sig handlar om ökade utsläpp och annan negativ påverkan på miljön. Sjöfarten som helhet bidrar starkt till Östersjöregionens luftföroreningar och genererar stora mängder avfall och avloppsvatten som, om de kommer ut i havet, kan leda till kraftigt försämrad miljö för både växter och djur. I fråga om sjöfartens utsläpp av avloppsvatten och avfall kommer den största mängden från passagerartrafiken, alltså färje- och kryssningspassagerare sammantaget, då dessa fartyg har flest passagerare ombord. Utsläppen från passagerartrafiken är koncentrerade till hårt trafikerade farleder under sommaren och kan bidra till algbloomningen i Östersjön.

Kryssningstrafiken producerar mycket avfall

Medan antalet färjepassagerare som korsar Östersjön har minskat sedan 1990-talet har kryssningstrafiken ökat. Kryssningspassagerarna tillbringar också mycket längre tid ombord och även om de är långt färre än de cirka 60 miljoner färjepassagerare, som årligen korsar Östersjön, uppkommer totalt sett ungefär lika mycket avloppsvatten ombord på kryssningsfartygen som på färjorna. När det gäller många andra typer av avfall är mängderna större inom kryssningssektorn. Det behövs exempelvis inte bara energi till fartygsdriften utan också till tusentals



passagerares aktiviteter och behov, vilket kan bidra till betydande utsläpp av luftföroreningar såsom kväveoxider, svaveldioxid och koldioxid.

Rederierna ställer krav på hamnarna

Kryssningsrederiernas branschorganisation, ECC/CLIA, deklarerade redan 2009 att dess medlemmar frivilligt åtar sig att upphöra med att släppa ut avloppsvatten i Östersjön, under förutsättning att vissa villkor blev uppfyllda. Dessa bestod främst av att det ska finnas effektiva anläggningar i hamnarna, som erbjuder direktanslutning med tillräcklig kapacitet att ta emot allt avloppsvatten och avfall, utan extra avgifter och väntetider.

Men även om alla större hamnar idag säger sig ha tillräcklig kapacitet för att kunna ta emot fartygens avfall och avloppsvatten, menar kryssningsnäringen att målet är långt ifrån nått. Bland de stora kryssningshamnarna är



Förutom till fartygsdriften behöver kryssningsfartygen också energi till alla passagerares aktiviteter och behov. Detta kan generera stora utsläpp av kväveoxider, svaveldioxid och koldioxid. FOTO: REMON RIJPER/FICKR

det bara Helsingfors, Stockholm och Rostock som enligt kryssningsbranschen lever upp till näringens krav.

Färre än hälften av de 31 Östersjöhamnar som angjordes av kryssningsfartyg 2015 kan idag erbjuda direktanslutning. Tre av hamnarna tar ut avgifter för avfallshanteringen och dessutom är det enligt kryssningsrederierna ofta långa väntetider i de mest trafikerade hamnarna. Enligt Helcom lämnar endast 30 procent av kryssningsfartygen sitt avloppsvatten vid hamnbesök.

Fartygens miljöprestanda behöver förbättras

Kryssningsbranschens ståndpunkt har varit att man, med visst stöd från hamnarna, bäst löser sina miljöproblem på egen hand, snarare än genom införande av regler och förbud. Bland annat framhåller branschen de förbättringar av miljöprestandan som skett inom fartygsflottan. Kryssningsfartygen har överlag blivit allt modernare och

mer effektiva; idag finns ofta en avancerad rening av både luft- och vattenföroreningar ombord, som kan mäta sig med landbaserade reningsanläggningar. Det finns dock fortfarande stort utrymme att förbättra fartygens miljöprestanda. Exempelvis är den vattenreningsteknik som används effektiv mot bakteriella föroreningar, men fortfarande är det få fartygsanläggningar som klarar att reducera näringsämnen i avloppsvattnet.

Det är också långt ifrån alla fartyg som är av nyare årgång. Bland de 79 kryssningsfartyg som besökte Östersjön 2014 var 33 över 20 år gamla och 3 fartyg över 50 år. Fartygen med kapacitet för mer än 3 000 passagerare var dock under 8 år i genomsnitt. Av de 79 fartygen finns 21 med i organisationen Jordens vänners utvärdering av kryssningsfartyg och 9 av dem får lägsta betyg.

TEXT: STEFAN ANDERBERG OCH MAGDA WILEWSKA BIEN