



2006-03-28

Avdelning: Plan och miljö
Handläggare: Maria Røjvall
Telefon: 08-508 28 182
Fax: 08-508 28 808
E-post: maria.rojvall@miljo.stockholm.se

MHN 2006-04-11 p 20

Projektet New Hansa of Sustainable Ports and Cities avslutat

Förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens redovisning
2. Överlämna ärendet för kännedom till Miljödepartementet och Sjöfartsverket.

Carl-Lennart Åstedt

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Projektet New Hansa of Sustainable Ports and Cities (New Hansa) som pågått i två år har nu avslutats. New Hansa har varit uppdelat i tre delar, där block 1 behandlat emissioner (även buller och vibrationer) från fartyg, block 2 fartygsgenererat avfall och block 3 fartygsgenererat avloppsvatten.

Resultaten av projektets arbete finns att läsa i slutrapporten "Ship originated air emissions, solid waste and wastewaters - a Feasibility Study of the New Hansa Project". I denna finns bl.a. rekommendationer till hamnarna för att förbättra och harmonisera miljöarbetet avseende fartygsrelaterade emissioner, fast avfall och avloppsvatten från fartyg. De omfattar bl.a. ekonomiska incitament och harmonisering av insamlingssystem för fast avfall.

Det är dock av stor vikt att arbetet med projektet New Hansa inte avstannar helt när projektet formellt avslutats. För det första har staden gjort ett åtagande i och med att den frivilliga överenskommelsen, Memorandum of Understanding on Sustainable Port and Maritime Policy in the Baltic Sea Region, undertecknats. För att överenskommelsen ska få ordentligt genomslag måste dessutom aktivt arbete göras även i fortsättningen för att fler ska underteckna den.

Bilaga

Bakgrund

INTERREG IIIB-projektet New Hansa of Sustainable Ports and Cities har nyligen avslutats. Städer och hamnar i Finland, Sverige, Danmark, Polen och Tyskland samt ett finskt rederi har deltagit. Antalet projektmedlemmar har varit 18 stycken. Stadtwerke Lübeck (för Lübeck stad) har varit projektledare och koordinationen av projektet har också styrts från Tyskland av Baltic Energy Forum. I styrgruppen har även Union of Baltic Cities (UBC) och Centre for Maritime Studies (CMS) ingått.

Projektet har pågått i två år med en, för stadens räkning, total budget på 41 530 € som till hälften finansierats med EU-bidrag.

New Hansa har varit uppdelat i tre delar, där block 1 behandlat emissioner (även buller och vibrationer) från fartyg, block 2 fartygsgenererat avfall och block 3 fartygsgenererat avloppsvatten. Även lagstiftningen i länderna som representerats i projektet har jämförts.

Centre of Maritime Studies, vid Åbo universitet, har begärt in uppgifter och samlat in data från deltagarna i projektet. Resultaten från enkäterna har sammanställts i en rapport "Ship originated air emissions, solid waste and wastewaters - a Feasibility Study of the New Hansa Project" (Sammanfattning på engelska, se Bilaga 1). Slutrapporten och bilagorna till den finns i elektroniskt format på CD-rom skiva som heter "Project New Hansa of Sustainable Ports and Cities Final Report". Intresserade kan kontakta förvaltningen för att få ett exemplar av CD-romskivan.

För Stockholms del har projektet genomförts i nära samarbete mellan Miljöförvaltningen och Stockholms Hamnar.

Del 1, Emissioner från fartyg

Åbo universitet har samlat in uppgifter om emissioner från fartygen avseende SO₂, NO_x, CO, CO₂, HC, PM₁₀, PAH, VOC. Situationen i de olika hamnarna kan jämföras i en av bilagorna till rapporten (Appendix1_Part_A). Redovisningen visar att luftföroreningssituationen i olika hamnar skiljer sig åt. I t.ex. Stockholms Hamn är det ingen miljö kvalitetsnorm som överskrids. I t.ex. Polen så har en av hamnarna problem med emissioner av bl.a. SO₂ vilket orsakar olägenhet för omgivningen.

Differentierade hamnavgifter för att reducera NO_x-emissioner finns i de flesta hamnar (av de som deltagit i New Hansa) i Finland och Sverige. Rekommendationer om svavelhalt i bränslet finns förutom i Finland och Sverige även i Polen.

Sjöfartens påverkan på luftkvalitén varierar i de olika städerna. Enligt den sammanfattande rapporten utgör sjöfarten i Lübeck-Travemünde den mest signifikanta källan till luftförorening medan luftföroreningarna i övriga hamnar inom projektet - exklusive partiklar - inte kan anses utgöra något större problem.

Bland de exempel som redovisas för att minska luftföroreningarna från sjöfarten nämns bl.a. miljörelaterade farleds- och hamnavgifter samt elanslutning av fartyg som ligger vid kaj.

Även situationen avseende buller och vibrationer från fartyg och hamnverksamhet har studerats, även om det inte ursprungligen ingick i projektet. Denna del är dock mer översiktligt bearbetad. På Åland, i Polen och i Danmark har inga utredningar avseende buller från hamnverksamheten genomförts. I övrigt har bullerstudier genomförts av alla deltagare i projektet. Generellt sett överskrids inte riktvärden för buller dagtid.

Del 2, Fast avfall från fartyg

Alla deltagarstäder i projektet utom de polska har system för sortering av avfallet. Hur avfallet sorteras varierar mellan hamnarna och dessutom mellan fartygen även om avfallssorteringen i hamn och fartyg till övervägande del stämmer överens. I Lübeck sorteras endast farligt avfall i hamnen.

Exempelvis Stockholms Hamn har ett agviftssystem som uppmuntrar till att sortera och lämna avfall.

Del 3, Avloppsvatten från fartyg

Mottagningsmöjligheterna avseende avloppsvatten från fartyg varierar mellan hamnarna. Några hamnar tar inte alls emot avloppsvatten, andra har permanenta mottagningsanordningar eller så hämtas avloppsvattnet med tankbil.

Problemet, från miljösynpunkt, är att det enligt internationella regler är tillåtet att lämna svart- och gråvatten till sjöss. Flera hamnar tar inte emot avloppsvatten eller har inga uppgifter om lämnat avloppsvatten.

Rekommendationer i slutrapporten

Ansvariga för hamnarna bör förbättra och harmonisera miljöarbetet avseende fartygsrelaterade emissioner, fast avfall och avloppsvatten enligt följande;

- Introducera ekonomiska incitament och samarbeta mellan hamnar för att utveckla dem
- Introducera elanslutning där det är möjligt
- Harmonisera och förbättra insamlingen av fast avfall i hamnar
- Uppmuntra lämnande av avloppsvatten vid kaj för att undvika att det släpps ut till sjöss
- Aktivt marknadsföra goda exempel från miljösynpunkt
- Erhålla information om omgivande miljö för att harmonisera miljöarbetet i hamnarna runt Östersjön

Memorandum of Understanding

Det huvudsakliga resultatet av projektet är den frivilliga överenskommelsen, "Memorandum of Understanding on Sustainable Port and Maritime Policy in the Baltic Sea Region" (Memorandum of Understanding), vilken Redovisades vid Miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträde den 30 augusti 2005.

Alla städer och hamnar som deltagit i projektet undertecknade överenskommelsen, den 30 september 2005, vid Union of Baltic Cities generalkonferens. Efter detta har även Gävle hamn också undertecknat överenskommelsen.

I samband med undertecknandet höll Christopher Ödman ett tal där Stockholms stad tillsammans med Stockholms hamn inbjuder alla som undertecknar överenskommelsen till en uppföljningskonferens i Stockholm 2007.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen menar att det är av stor vikt att arbetet med projektet New Hansa inte avstannar i och med att den bidragsfinansierade delen är över. För att den frivilliga överenskommelsen

ska få det genomslag som planerat måste fler underteckna den. Det är därför av stor betydelse att förvaltningen, och staden, fortsätter lyfta fram Memorandum of Understanding i olika maritima sammanhang där Östersjön berörs, både nationellt och internationellt.

Genom att få fler hamnar att underteckna överenskommelsen minskar risken att miljöförbättrande åtgärder i hamnar ses som en konkurrensnackdel. I projektets slutrapport rekommenderas hamnarna runt Östersjön att enas om gemensamma ekonomiska incitament för att bl.a. minska NOx-emissioner. Dessutom lyfts möjligheten att minska emissioner med elanslutning av fartyg fram i slutrapporten. Förvaltningen vill dock betona att de lokala förutsättningarna måste beaktas vid diskussioner om elanslutning av fartyg eller ej.

Även om avfallet sorteras på fartyg och i hamnar så är det olyckligt att insamlingssystemen varierar både mellan fartyg och hamnar. Förvaltningen instämmer i slutrapportens slutsats om att systemen för sortering och insamling av avfall i hamnarna på sikt bör harmoniseras.

När det gäller avloppsvatten från fartyg så har Miljö- och hälsoskyddsnämnden inte rådighet att kräva att fartygen lämnar svart- och gråvatten när de ligger vid kaj i Stockholm. Däremot måste staden fortsätta vara tydlig gentemot rederier med att det inte är miljömässigt försvarbart för kryssningsfartyg och färjor att släppa ut svartvattnet till sjöss. Stockholm Vatten AB har efterlyst samarbete med förvaltningen i denna fråga. Förvaltningen ser dock inte att det finns någon enkel väg att lösa denna problematik. I väntan på internationell lagstiftning som kan reglera detta så menar förvaltningen att frivilliga överenskommelser, är den bäst framkomliga vägen för att nå miljömässiga resultat. Att få rederierna att skriva under Memorandum of Understanding ser förvaltningen som den stora utmaningen för de som redan har undertecknat överenskommelsen utöver de åtaganden som gjorts i och med undertecknandet.

Förvaltningen menar att projektet sammanfattningsvis har varit framgångsrikt. Det har varit tillfredsställande att se hur Stockholms hamns miljöarbete har framstått som ett gott exempel genom hela projektet. I och med att staden har undertecknat Memorandum of Understanding, ska förvaltningen aktivt arbeta för att uppmuntra och stödja Stockholms hamn att vidta ytterligare åtgärder för att minska fartygsgenererad miljöpåverkan.

Slut

Bilagor:

Bilaga 1 Summary from the Feasibility Study