



Sjøfartsdirektoratet
post@sdir.no
Ref. 2019/97322-1

REF: OVS
Dato: 21.01.2020

SKJERPEDE UTSLIPPSREGLER FOR KLOAKK

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikktenester, inkludert hurtigbåt og ferje. Les mer om oss [her](#).

Vi har forståelse for at regelverket knyttet til utslipp av kloakk blir skjerpet, der dagens utslippsgrense på 300 meter fra fastland og øyer økes. Våre medlemmer er opptatt av å minimere miljøpåvirkningene av transporttjenestene de tilbyr, både når det gjelder buss, båt og ferje. Forskriftsendringen vil omfatte passasjerskip med en bruttotonnasje over 400 tonn og som er sertifisert til å frakte mer enn 100 passasjerer. I praksis vil dette i all hovedsak gjelde største delen av ferje og hurtigbåtflåten i Norge.

Ferje

Det vil ikke være praktisk mulig for ferjene å sleppe ut kloakk i godkjent avstand fra land, og det er få ferjer som har installert renseanlegg i dag. Det betyr at forslaget i de fleste tilfeller vil innebære at operatøren enten må installere nytt renseanlegg eller opprette et mottakssystem for levering til land. Ferjekontraktene er basert på de lover, forskrifter og offentlige vedtak som var kunngjort en gitt tid før tilbudsfristen gikk ut. Merknader som følger av endringer i norsk lov og forskrift, som i dette tilfellet, vil innebære at fylkeskommunen/oppdragsgiver må kompensere operatør for kostnadene forslaget medfører.

I Skyss sin gjennomgang med sentrale ferjeoperatører, framgår det at kostnadene med forskriftskravet vil langt overstige det nivået som er skissert av DNV-GL i rapport datert 15.01.2019. Slik som tilbakemeldingene foreligger, ser det ut som om montering av renseanlegg om bord vil være å foretrekke for disse sambandene. Frekvens på tømming til land vil variere pr. samband/rute og periode i løpet av året. Forskriftsendringen vil i så tilfelle medføre en engangskostnad med montering av renseanlegg samt økte løpende driftskostnader med drift av anleggene, mulig økte personalkostnader og tømmekostnader generelt. Det er grunn til å tro at det i tillegg vil påløpe landbaserte kostnader for montering av tank – evt. tilkomst løsninger med bil på kaien, samt kostnader knyttet til at fartøyene blir tatt ut av drift for montering av renseanlegg.

Grovt anslått er engangskostnadene estimert til 45-50 mill kroner og årlige kostnader til 15-20 mill kroner for fylkesveiferjedriften i Vestland fylkeskommune. Møre og Romsdal regner med en investeringskostnad på 27-40 millioner for renseanlegg. Driftskostnadene kommer da i tillegg. Det vil trolig være store lokale variasjoner for både drifts- og investeringskostnadene knyttet til denne forskriften, da blant annet eksisterende lokal infrastruktur vil påvirke hvilke investeringer som må gjøres for å oppfylle kravene. Den enkelte fylkeskommune må gjennomføre detaljert kartlegging for å avdekke de faktiske kostnadene forslaget vil medføre, men det er altså sannsynlig at kostnadene vil bli høyere enn det DNV-GL antar i sin rapport.



Hurtigbåt

DNV-GL sine betraktninger om at det antakelig er lite hensiktsmessig å installere renseanlegg på hurtigbåt støttes (av omsyn til vektsensitivitet og ledig areal/volum). Skyss sin dialog med sin hurtigbåtoperatør (med aktuelle fartøy) tyder på at tømning 1-2 ganger per uke, slik DNV-GL antar, ikke vil være tilstrekkelig. Det bør i stedet dimensjoneres for tømning én gang per døgn, noe som forandrer kostnadsbildet med flere millioner kroner per år. Samtidig vil dette for enkelte ruter være umulig å gjennomføre på et gunstig sted (eksempelvis Bergen Havn) av hensyn til ruteopplegget med svært korte snutider og en ender potensielt opp med flere tømmesteder siden en må tømme ved rutestart/ruteslutt. Det vil potensielt dra opp kostnaden. Der tømning legges utenfor dagens driftsdøgn kan dette i tillegg øke personalkostnader, da mannskap må være tilstede når kloakktank skal tømmes. I teorien kan det også tenkes at det ikke er ledig tid i skiftordningen til å utvide arbeidstiden. Dette vil resultere i en ytterligere kostnadsøkning. Det er altså grunn til å tro at de faktiske kostnadene vil være vesentlig høyere enn DNV-GL sine estimat, også for tømning på land i hurtigbåtdriften. Også her vil nok de reelle kostnadene ha lokale variasjoner, og bør kartlegges.

Konklusjon

Samlet sett synes forskriften å få en relativt omfattende inngripen for ferje og til dels for hurtigbåt. Det i seg selv argumenterer sterkt for at regelverket bør gjelde fartøy som er kjølstrekk etter at forskriften ev. er innført. Tilbakemeldingene tilsier videre at tid fram til innføring og skisserte overgangsordninger vil være svært utfordrende å innfri. Dersom forskriften blir vedtatt, vil det være nødvendig å utarbeide en lengre overgangsperiode enn det som er skissert i forslaget, der en bør ha tidsfrister som er tilknyttet første dokkingsperiode etter forskriften er evt. vedtatt. En må her hensynta at leveringstiden for et renseanlegg vil være ca. 3 måneder, under forutsetning at aktuelle leverandører har tilstrekkelig kapasitet til å produsere etterspurte renseanlegg.

Flere av fylkeskommunene har allerede tatt på seg store drifts- og investeringskostnader for å redusere utslipp av klimagasser og lokal forurensing. Til tross for støtte fra Enova, vil økte takster trolig være nødvendig i flere av ferjefylkene. Kostnadene som følger av denne forskriftsendringen vil trolig bli høyere enn det som antas i DNV-GL, og vil uansett bli svært krevende for fylkeskommunene å håndtere med dagens rammer. Dersom forskriften bli vedtatt, legger vi derfor til grunn at finansiering av engangskostnadene og ekstra årlige merkostnader blir gjennomført med ekstra midler fra Staten til fylkeskommunen. Det må i prosessen for vurdering av ev. godkjenning av forskriften, foreligge en behandling som ivaretar dette sentrale momentet.

Med vennlig hilsen
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting (sign.)