



Petter Benestad
Østre Strandgt. 21 a
4610 Kristiansand

Kristiansand, 11. januar 2019

Svar på skriftlig spørsmål om «Cruiseverstingene - må stoppes nå»

Jeg viser til din epost datert 08.01.2019, som lød:

«I slutten av oktober 2018 var det siste anløp av cruiseskip i Kristiansand forrige sesong. Skipet dro videre til Oslo - og det seilte 12 nautiske mil utenfor kysten og tilfredsstilte med det reglene om lensing av kloakkvann. Men de samme reglene sier at regjeringen er forpliktet til å sørge for at havnene tilbyr effektive mottaksanlegg for kloakkvann.

Det er et stort tankekors at skipene velger å gå ut i matfatet vårt i Skagerrak for å kvitte seg med kloakk, i stedet for å levere den til det store, nye og moderne kloakkrensianlegget som ligger inne i Odderøya, et steinkast fra den nye cruisekaia. Det er vel ikke usannsynlig at kloakk og gråvann fra de mange tusen passasjerer og mannskap som er om bord på hvert av cruiseskipene, også inneholder miljøskadelige kjemikaler, medisinerester m.m. som ikke bør lenses urensset ut i havet.

I EU jobbes det nå med nye direktiver, der alle skip skal betale for levering av avfall (noe som jeg oppfatter inkluderer kloakk). Skipene får også plikt til å levere avfall før de avgår havn.

Venstre mener at Kristiansand bør være tidlig ute med å tilpasse seg denne nye miljølovgivningen.

Cruiseskipet som dro videre til Oslo lå i Kristiansand i ca 12 timer den 28. oktober med vel 3000 mennesker om bord. Det holdt varmen, belysningen og all teknisk apparatur i gang ved å brenne dieselolje for å produsere strøm - og uten å koble seg til landstrøm.

Det nye landstrømanlegget ble høytidelig åpnet 10. september 2018, det er et stort paradoks at det dessverre er svært få skip som kan koble seg på. Venstre mener det bør innføres ekstra «bompenger» for skipene som velger å ligge og pumpe ut eksos i bylufta i Kristiansand, noen få meter fra det nye landstrømanlegget.

Bergen, Stavanger og Trondheim Havn innfører fra 1. mai 2019 et nytt betalingssystem som gjør at rederiene må melde inn hvor mye energi de brukte når de lå ved havn. Systemet heter Environmental Port Index (EPI), og en av de viktigste oppgavene er å fange opp hvordan et skip utfører seg i havna. Dette er et nytt system for karakterisering av et cruiseskips miljøavtrykk. Det er et viktig verktøy for å fastsette ett rettferdig og transparent system for miljødifferensiering av ulike havnevederlag. Avgiftssystemet skal sette en stopper for at cruiseverstingene besøker norske havner. Nå vil de internasjonale cruise-gigantene oppleve at det er slutt på at gamle, eldre og sterkt forurensende cruiseskip får anløpe norske havner uten at det er et ris bak speilet.

Da bystyret behandlet handlingsprogrammet 19. desember 2018 ble det vedtatt at Kristiansand havn fra 2025 kun skal ta i mot cruiseskip som benytter landsstrøm når de ligger i havna. Venstre støtter dette, og mener også at Kristiansand kommune må si ja til «forslag til tiltak og virkemidler som kan være felles for norske cruisehavner».

Etter initiativ fra Oslo kommune har flere norske havner nå kommet opp med forslag til tiltak og virkemidler som kan være felles for norske cruisehavner. Er ordføreren enig med Venstre i at Kristiansand kommune må støtte opp om dette initiativet, der det stilles strengene miljøkrav til cruisenæringen?

Gjennom et partnerskap med elleve andre norske cruisehavner har Bergen Havn utviklet et nytt system for karakterisering av et cruiseskips miljøavtrykk. Er ordføreren enig med Venstre i at de skipene som forurenser mest og skal betale mest avgifter, og at Kristiansand havn bør innføre EPI-systemet snarest mulig, helst allerede før årets cruisesesong?

Vil ordføreren ta initiativ slik at cruiseskip som anløper Kristiansand kan kvitte seg med kloakk og gråvann effektivt gjennom rørledning til renseanlegget på Odderøya?

Svar fra ordfører

Jeg repeterer først spørsmålene i din henvendelse før jeg svarer på dem enkeltvis.

Etter initiativ fra Oslo kommune har flere norske havner nå kommet opp med forslag til tiltak og virkemidler som kan være felles for norske cruisehavner. Er ordføreren enig med Venstre i at Kristiansand kommune må støtte opp om dette initiativet, der det stilles strengene miljøkrav til cruisenæringen?

Ja, både kommune og havn ønsker strengere regulering av cruisenæringen, men det er viktig at vi ikke innfører særkrav i Kristiansand. Cruisenæringen er en internasjonal bransje som krever strenge internasjonale reguleringer. Norge kan gå foran å vise vei, men det nytter ikke for enkelt havner å stille egne krav. Det vil medføre at skipene seiler forbi og finner en annen havn som ikke stiller like strenge krav. For klima og miljøet vårt vil det være uheldig om Kristiansand stiller seg slik at cruiserederiene velger oss bort da vi er en av to havner i Europa som per i dag faktisk kan tilby landstrøm til cruiseskip.

Gjennom et partnerskap med elleve andre norske cruisehavner har Bergen Havn utviklet et nytt system for karakterisering av et cruiseskips miljøavtrykk. Er ordføreren enig med Venstre i at de skipene som forurenser mest og skal betale mest avgifter, og at Kristiansand havn bør innføre EPI-systemet snarest mulig, helst allerede før årets cruisesesong?

Kristiansand havn har miljødifferensierte avgifter i dag. Sammen med Oslo var Kristiansand først ute i Norge med å tilby denne type rabatt allerede i 2014. På bakgrunn av skipets score i Environmental Ship Index (ESI) gir vi rabatter til skip som scorer høyt på denne indeksen. I Havnevesenets prisliste er den utformet slik:

«For skip registrert i Environmental Ship Index (ESI) med en totalscore fra 25 til 50 poeng settes satsene ned med 20 % på kaivederlag. For skip med en totalscore på 50 eller mer settes satsene ned med 30 % på kaivederlag. Rabatten gis kun for anløp innenfor ESI-sertifikatets gyldighetsperiode og der ESI-registreringen fremgår av anløpets forhåndsmelding. (Kristiansand havn, prisliste 2018)»

Det partnerskapet som du referer til er et partnerskap hvor Kristiansand havn er en aktiv deltaker. Målet er å utvikle en ny modell for å differensiere skip etter utslipp. Prosjektet ledes av DNV GL og vil gi havnene en modell som ivaretar og verdsetter en rekke miljøtiltak for skipet. Her nevnes for eksempel landstrøm, miljøvennlig fuel og rensesystemer i skipene. Hensikten er å gi en bedre og mer riktig miljøvekting enn hva ESI-indeksen kan gjøre alene. Det som først og fremst skiller EPI-indeksen fra ESI-indeksen er at EPI-

indeksen er mest opptatt av å redusere utslipp til kai, mens ESI-indeks fokuserer på å minimere utslipp når skipet seiler.

Et av målene med EPI-indeksen er at dette skal tilrettelegge for større åpenhet rundt cruisenæringen, og det de faktisk gjør for å redusere sine utslipp. Kristiansand havn oppfatter at rederiene fokuserer på miljø, og at nybyggene som er forventet i løpet av de neste årene gjenspeiler dette. Her er det en rekke eksempler som viser at det er tatt grep for å sikre mer miljøvennlige fartøy. Kristiansand havn mener det er riktig at disse skipene belønnes med en lavere pris enn eldre skip med høyere utslipp. «Forurensen betaler» er et godt prinsipp som følges i Kristiansand havn.

EPI-indeksen rulles ut i løpet av 2019 og vil bli testet i Bergen først. Kristiansand havn skal innføre dette fra og med cruisesesongen 2020. Endringer i prisstrukturen må kommuniseres i god tid i forkant, og innføring allerede i 2019 vil derfor ikke være mulig. De skipene som er registrert i ESI vil likevel få rabatt på kaivederlaget i henhold til gjeldende prisliste.

Vil ordføreren ta initiativ slik at cruiseskip som anløper Kristiansand kan kvitte seg med kloakk og gråvann effektivt gjennom rørledning til renseanlegget på Oddeøya?

Kristiansand Havn har tradisjonelt brukt Sør Miljø som tar imot kloakkvann med bil. Da havna bygde ny cruisekai investerte de i rørledninger på kai 10 som er godt tilpasset direkte mottak fra de store cruiseskipene. Det er kun Oslo, Ålesund og Kristiansand havn som i dag har mulighet for å ta imot gråvann direkte fra skip.

Havna har mulighet for å ta imot ca. 29 m³/t, noe som tilsvarer avløpskapasiteten til ca. 1000 boliger. De kommunale rørledningene det er koblet til har ikke samme kapasitet. For eksempel var det i sommer et skip som ønsket å pumpe i land 900m³ gråvann, men som måtte ha ligget til kai i 52 timer for å bli tømt. Det ble da brukt biler i tillegg til rørledning. Bruk av biler er imidlertid kostnadsdrivende, og gjør det dermed mindre aktuelt for skipene å pumpe i land. Havna har en tank som kan brukes som mottaksbuffer for de større skipene før gråvannet føres videre inn i det kommunale systemet. Men for å ha kapasitet til å tømme de største cruiseskip raskt, er det behov for større utjevningsmagasiner om det er et mål å unngå tømning med bil. Dette bør Havnevesenet vurdere.

Min overordnede konklusjon er at det er viktig at vi fortsetter å løfte frem miljøvennlige løsninger. Jeg mener det er fornuftig og riktig at Kristiansand havn følger prinsippet om at de som forurensen mest, betaler mest. Jeg er stolt over Kristiansand havns miljøarbeid og er glad for det aktive arbeidet som gjøres for ytterligere å differensiere skip etter utslipp. Havnenes arbeid vil bidra til å akselerere rederienes fokus på miljø.

Med vennlig hilsen



Harald Furre
Ordfører

Kopi: Bystyret