

A 1771/tillväxt

Framlagt av Den socialdemokratiska gruppen
Behandlas i Utskottet för tillväxt och utveckling i Norden

**Medlemsförslag
om Elektrifiering av sjöfart och terminaler****Förslag**

Den socialdemokratiska gruppen föreslår att

Nordiska rådet rekommenderar Nordiska ministerrådet

att öppna en dialog mellan de nordiska länderna samt alla Östersjöstaterna om en gemensam standard för elektrifiering av hamnarna i regionen samt om en skyldighet till fartygen om att använda landström istället för hjälpmotorerna i hamnarna.

att jobba för att Norden skulle ha en gemensam vilja om att minska utsläpp i hamnar.

att jobba för att utveckla ett gemensamt miljöindex för sjöfart och att Norden harmoniserar miljöprofilen för avgifterna i hamnarna.

Bakgrund

Sjöfarten har goda möjligheter att växa snabbt eftersom det i princip inte behövs en ny infrastruktur. Vattnet ligger redan där och de Nordiska länderna har långa kuster samtidigt som de inre vattenvägarna i länderna kan utnyttjas allt mer. Norden har goda förutsättningar att utveckla fossilfria godstransportlösningar som samverkar med varandra och tillsammans stärker hela regionens konkurrenskraft. Norden är en stor global aktör inom sjöfarten, cirka 20 procent av sjötransportflottan i världen ägs av nordiska rederier. Nordiska länderna har därför ett särskilt ansvar och vi bör vara i spetsen för att utveckla mer energieffektiv sjöfart med mindre utsläpp.

Avstånden mellan hamnarna i Östersjöregionen samt i allmänhet i Norden är korta. Teknologin har framskridit med snabb takt och elmotorer och laddningsstationer blir allt vanligare. Med den nuvarande tekniken är det möjligt att övergå till elektrifierad sjöfart. Mycket har också redan gjorts, till exempel hamnarnas landanslutningar och erbjudande om miljörabatter för redare som väljer de hållbara alternativen.

I Sverige mellan Helsingborg och Helsingör trafikerar elfärjorna Aurora och Tycho Brahe och i Stockholms skärgård märks Sjövägen och Movitz. Norges fiskeindustri



förbrukar årligen 400 miljoner liter diesel, men med hjälp av elektrifiering kan förbrukningen reduceras med 80 procent. Ett exempel på detta är den 14 meter långa fiskebåten Elfrida som är helt eldriven. Båten kräver en daglig resa på 50 minuter och batterierna laddas på natten. Norge har också utvecklat den första elektriska färjan "Amper", som förutom att minska utsläppen är 80 procent billigare i drift. Finska Visedo OY har tagit fram ett 100 ton tungt och 23 meter långt passagerarfartyg med elektrisk drivlina, som sägs spara 25 000 liter bränsle varje år. Även Venedigs båtar elektrifieras. Den 15 meter långa och helt eldrivna båten "Scossa" kan transportera 40 passagerare med hjälp av en 180 kW elmotor och i Frankrike utvecklar företaget Seabubbles sina första prototyper av eldrivna taxibåtar.

Det ekonomiska risktagandet och laddningshastigheten är ett par utmaningar som elektrifieringen av sjöfarten står inför, enligt en ny Lighthouse-förstudie med rubriken Elektrifiering av sjöfarten - en nulägesbeskrivning av teknik och marknadsläge inom maritim elektrifiering och analys av behov och möjligheter för elektrifiering inom sjöfarten:

http://www.lighthouse.nu/sites/www.lighthouse.nu/files/elektrifiering_webb.pdf

Tillhandahållandet av landström och skyldigheten att använda den kommer att ge två fördelar:

- 1) Minska fartygens behov att använda sina hjälpmotorer i hamnen. Detta minskar inte bara förbrukningen av fossilt bränsle, det kommer också att medföra betydande fördelar för att förbättra luftkvaliteten i närheten av hamnarna. Användningen av fartygs hjälpmotorer medför att ett stort antal föroreningar släpps ut i luften.
- 2) Fartygen har möjlighet att ladda sina batterier innan de lämnar hamnen. Fördelarna med detta är fortfarande måttliga på grund av storleken av nuvarande batterier, men när batteripriset sjunker tar man antagligen i bruk allt större batterier i fartygen.

Skyldigheten om att använda landström kan successivt utvidgas till fler och olika typer av fartyg, till exempel i följande ordning:

- 1) regelbunden linjetrafik när fartyget stannar i hamn i mer än 4 timmar
- 2) Internationella kryssningsfartyg som stannar i hamn i mer än 4 timmar
- 3) All passagerartransport (vanlig linjetrafik och internationella kryssningsfartyg)
- 4) Frakt

Regelbundna linjetjänster samt internationella kryssningsfartyg använder vanligtvis hamnar som ligger nära stadscentrum. Luftkvaliteten kan förbättras märkvärdigt i



dessa områden genom elektrifierade hamnar och fartyg. En gemensam standard för elektrifieringen av hamnarna gör det möjligt för fartygen att satsa på landbaserad mottagningsutrustning.

Allmänheten bör ta större ansvar för att utveckla mer klimatvänlig sjötransport. Vi kan ställa miljökrav i upphandlingar, se till att anbuderna är av sådan längd att den ger utrymme för att bygga ny miljövänlig transport (färjor, passagerarbåtar etc.) och vi kan också som konsumenter ställa krav på tjänster vi använder.

Garður, den 9 augusti 2018

Annette Lind (S)
Erkki Tuomioja (sd)
Eva Sonidsson (S)
Ingalill Olsen (A)
Jorodd Asphjell (A)
Karen J. Klint (S)
Lars Mejern Larsson (S)
Lennart Axelsson (S)
Maarit Feldt-Ranta (sd)
Mogens Jensen (S)
Nina Sandberg (A)
Oddný Harðardóttir (A)

Orla Hav (S)
Per-Arne Håkansson (S)
Peter Johnsson (S)
Phia Andersson (S)
Pyyry Niemi (S)
Rikard Larsson (S)
Ruth Mari Grung (A)
Stein Erik Lauvås (A)
Suzanne Svensson (S)
Tellef Inge Mørland (A)
Ville Skinnari (sd)