

A 1771/tillväxt

Flytjandi	Flokkahópur jafnaðarmanna
Afgreiðsla	Norræna hagvaxtar- og þróunarnefndin

Þingmannatillaga um rafvæðingu siglinga og hafna**Tillaga**

Flokkahópur jafnaðarmanna leggur til að

Norðurlandaráð beini þeim tilmælum til Norrænu ráðherranefndarinnar

að hún efni til viðræðna norrænu landanna og allra Eystrasaltsríkjanna um sameiginlega staðla fyrir rafvæðingu hafna á svæðinu og enn fremur að skipum í höfnum verði gert að nota landrafmagn í stað ljósavéla; að hún beiti sér fyrir því að Norðurlönd leggist á eitt um að draga úr útblæstri í höfnum; að hún beiti sér fyrir því að þróaðir verði sameiginlegir umhverfisvísar fyrir siglingar og að Norðurlöndin samhæfi umhverfiskröfur við setningu hafnar-gjalda.

Bakgrunnur

Góðar vaxtarhorfur eru í siglingum sökum þess að þær kalla ekki á nýja innviði. Vatnið er fyrir hendi, strandsvæði Norðurlanda eru löng og mikil auk þess sem hægt er að nýta vatnaleiðir í löndunum mun betur en nú er gert. Á Norðurlöndum eru góð tækifæri til þess að þróa jarðfnaeldsneytislauða vöruflutninga sem vinna saman og styrkja samkeppnisfærni svæðisins í heild. Norðurlöndin eru miklar siglingaþjóðir á alþjóðavísu en um 20% flutningaskipa í heiminum eru í eigu norrænna útgerðar-félaga. Sérstök ábyrgð hvílir á herðum norrænu þjóðanna og þær verða að vera leiðandi í þróun sem eykur orkunýtni í siglingum og dregur úr útblæstri.

Stutt er á milli hafna við Eystrasaltið og á Norðurlöndum almennt. Tækninni fleygir stöðugt fram og rafknúnar vélar og hleðslustöðvar verða æ algengari. Fyrirliggjandi tækni gefur kost á orkuskiptum og rafvæðingu skipaflotans. Margt hefur verið gert, til að mynda tengibúnaður við landrafmagn í höfnum og útgerðum er boðinn afsláttur ef þær velja sjálfbærar lausnir.

Í Svíþjóð sigla rafmagnsferjurnar Aurora og Tycho Brahe milli Helsingjaborgar og Helsingjaeyrar í Danmörku og í skerjagarðinum fyrir utan Stokkhólm sigla ferjurnar SjöVägen og Movitz. Í norskum fiskiðnaði nemur dísilnotkun um 400 milljónum lítra



árlega en með rafvæðingu mætti minnka hana um 80%. Sem dæmi má nefna fiski-bátinn Elfrida sem er 14 metra langur og rafknúinn að fullu. Báturinn siglir daglega í um 50 mínútur og rafmagnið hleðst að nóttu til. Norðmenn þróðu einnig fyrstu rafknúnu ferjuna, Amper, en auk þess að draga úr útblæstri hefur hún minnkað rekstrarkostnaðinn um 80%. Visedo OY í Finnlandi hefur smíðað um 100 tonna þungt og 23 metra langt farþegaskip með rafknúinni aflrás sem er sögð spara um 25 þúsund lítra af eldsneyti árlega. Bátarnir í Feneyjum eru einnig rafvæddir. „Scossa“ er 15 metra langur bátur sem er rafknúinn að fullu. Hann tekur 40 farþega og er knúinn með 180 kílóvatta rafmagnsvél. Í Frakklandi vinnur fyrirtækið Seabubbles að fyrstu frumgerð af rafknúnum leigubílabátum.

Helstu viðfangsefnið við rafvæðingu siglinga er fjárhagsleg áhætta og hleðsluhraðinn, segir í forkönnun sem Lighthouse vann með yfirskriftinni „Elektrifisering av sjöfarten - en nulägesbeskrivning av teknik och marknadsläge inom maritim elektrifisering och analys av behov och möjligheter för elektrifisering inom sjöfarten“ (*Rafvæðing siglinga: Staðan varðandi tækni og markaðsstöðu rafvæðingar sjóflutninga og greining á þörfum og tækifærum rafvæðingar siglinga*):

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

Aðgangur að landrafmagni og skylda til að nota hana felur í sér tvo kosti:

- 1) Skipin hafa síður þörf fyrir að láta ljósavélar ganga í höfnum. Auk þess að notkun jarðefnaeldsneytis minnkar batna loftgæði umhverfis hafnirnar svo um munar. Ljósavélar sem eru í gangi í höfnum valda umtalsverðum útblæstri mengandi efna.
- 2) Skipunum gefst tækifæri á að hlaða rafhlöður sínar áður en þau leggja úr höfn. Kostirnir eru enn sem komið er takmarkaðir vegna stærðar þeirra rafhlaðna sem nú eru í notkun en þegar verð á rafhlöðum lækkar munu skipin væntanlega taka stærri rafhlöður í notkun.

Skylduna til að nota landrafmagn mætti smám saman gera víðtækari og láta hana ná til fleiri tegunda farartækja sem gætu verið í eftirfarandi röð:

- 1) reglulegar ferjusamgöngur þegar legið er við festar lengur en í fjórar klukkustundir;
- 2) alþjóðleg skemmtiferðaskip sem liggja lengur en fjórar klukkustundir við festar;
- 3) allir farþegaflutningar (almenningsferjur og alþjóðleg skemmtiferðaskip);
- 4) vöruflutningar.



Reglulegar samgöngur og alþjóðleg skemmtiferðaskip leggja yfirleitt við festar nálægt miðborgum. Loftgæði er hægt að bæta verulega á þessum svæðum með rafvæðingu hafna og skipa. Sameiginlegur staðall til að samræma tengibúnað í höfnum gerir skipum kleift að nýta sér landrafmagn.

Garði, 9. ágúst 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 (Sf)

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