

A 1771/tillväxt

Tekijä Sosiaalidemokraattinen ryhmä
Käsittelijä Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta

Jäsen ehdotus merenkulun ja terminaalien sähköistämisestä

Ehdotus

Sosiaalidemokraattinen ryhmä ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaiden ministerineuvostolle,

että se käynnistää vuoropuhelun Pohjoismaiden ja Itämeren valtioiden kanssa yhteisestä alueen satamien sähköistämisen standardista sekä alusten velvollisuudesta käyttää satamissa maasähköä apumootoreilla tuotettavan sähkön sijaan.

että se pyrkii herättämään Pohjoismaissa yhteistä tahtoa päästöjen vähentämiseksi satamissa.

että se kehittää yhteistä merenkulun ympäristöindeksiä ja pyrkii edistämään yhdenmukaista satamamaksujen ympäristöprofiilia Pohjoismaissa.

Taustaa

Merenkululla on hyvät mahdollisuudet nopeaan kasvuun, sillä uutta infrastruktuuria ei periaatteessa tarvita. Vesistöt ovat jo olemassa, Pohjoismailla on pitkät rannikot ja sisävesiväyliä voidaan hyödyntää yhä enemmän. Pohjoismaissa on hyvät mahdollisuudet kehittää fossiilisista polttoaineista riippumattomia yhteensopivia tavarakuljetuksia, jotka yhdessä vahvistavat koko alueen kilpailukykyä. Pohjoismaat ovat maailmanlaajuisesti merkittäviä merenkulkualan toimijoita; noin 20 prosenttia maailman meriliikenteen aluskannasta on pohjoismaisten varustamojen omistuksessa. Pohjoismailla on siksi erityinen vastuu, ja meidän tulee olla kärkijoukoissa kehittämässä energiatehokkaampaa ja vähäpäästöisempää meriliikennettä.

Itämeren alueen satamien väliset etäisyydet ovat lyhyitä samoin kuin Pohjoismaissa yleensä. Teknologian kehitys on ollut nopeaa, sähkömoottorit ja latausasemat yleistyvät. Nykytekniikka mahdollistaa sähköiseen merenkulkuun siirtymisen. Paljon on jo tehty, esimerkiksi satamissa on sähköliitännät, ja kestävän vaihtoehdon valitseville varustamoille on luvattu ympäristöperusteisia alennuksia.

Ruotsin Helsingborgin ja Tanskan Helsingørin välillä liikennöivät sähkölautat Aurora



ja Tycho Brahe ja Tukholman saaristossa puolestaan Sjövägen ja Movitz. Norjan kalateollisuus kuluttaa vuodessa 400 miljoonaa litraa dieseliä, mutta sähköistämisen avulla kulutusta voidaan alentaa 80 prosenttia. Yksi esimerkki tästä on 14-metrinen kalastusalus Elfrida, joka on täysin sähkökäyttöinen. Aluksen päivittäinen liikennöintitarve on 50 minuuttia, ja sen akut ladataan öisin. Norja on myös kehittänyt ensimmäisen sähkökäyttöisen lautan nimeltä Amper, jonka käyttö vähentää päästöjä ja on 80 prosenttia edullisempaa. Suomalainen Visedo Oy on kehittänyt 100 tonnin painoisen ja 23 metriä pitkän matkustaja-aluksen, jossa on sähköinen voimalinjajärjestelmä ja jonka kerrotaan säästävän 25 000 litraa polttoainetta vuodessa. Myös Venetsiassa alukset sähköistetään. Viisitoistametrinen täysin sähkökäyttöinen alus Scossa pystyy kuljettamaan 40 matkustajaa 180 kW:n sähkömoottorin avulla, ja Ranskassa yritys Seabubbles kehittää ensimmäisiä sähkökäyttöisten taksiveneiden prototyyppiejä.

Taloudellinen riskinotto ja latauksen nopeus mainitaan merenkulun sähköistämisen tulevina haasteina Lighthouse esitutkimuksessa, jonka otsikko on *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

Maasähkön saatavuus ja velvollisuus sen käyttöön tuovat mukanaan kaksi etua:

- 1) Alusten apumoottoreiden käytön tarve satamissa vähenee. Tämä vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä ja parantaa myös huomattavasti ilmanlaatua satamien läheisyydessä. Apumoottoreiden käyttö aiheuttaa runsaasti päästöjä ilmaan.
- 2) Alukset voivat ladata akkunsaa ennen satamasta poistumista. Syntyvä hyöty on vielä pieni nykyisellä akkujen koolla, mutta akkujen hintojen laskiessa aluksissa luultavasti siirrytään yhä suurempiin akkuihin.

Maasähkön käyttövelvollisuutta voidaan vähitellen laajentaa useampiin ja erityyppiisiin aluksiin, esimerkiksi seuraavaa järjestystä noudattaen:

- 1) säännöllisen linjaliikenteen alukset, jotka seisovat satamassa yli 4 tuntia
- 2) kansainväliset risteilyalukset, jotka viiptyvät satamassa yli 4 tuntia
- 3) kaikki matkustaja-alukset (tavanomainen linjaliikenne ja kansainväliset risteilyalukset)
- 4) rahtialukset.



Säännöllinen linjaliikenne sekä kansainväliset risteilyalukset käyttävät tavallisesti lähellä kaupungin keskustaa olevia satamia. Näiden alueiden ilmanlaatua voidaan huomattavasti parantaa sähköistämällä satamat ja alukset. Yhteinen satamien sähköistämisen standardi antaa aluksille mahdollisuuden panostaa maasähkön sähköiintäntään.

Garður, Islanti, 9. elokuuta 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 (S)

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.)