



STORTINGET

# Representantforslag 142 S

(2019–2020)

fra stortingsrepresentantene Ruth Grung, Espen Barth Eide, Runar Sjøstad, Steinar Karlstrøm, Torstein Tvedt Solberg og Åsunn Lyngedal

Dokument 8:142 S (2019–2020)

**Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ruth Grung, Espen Barth Eide, Runar Sjøstad, Steinar Karlstrøm, Torstein Tvedt Solberg og Åsunn Lyngedal om utvikling av en helhetlig infrastruktur for landstrøm og alternative drivstoff i alle større havner**

Til Stortinget

## Bakgrunn

Norge er en verdensledende sjøfartsnasjon og har potensial til å ta en enda tydeligere ledende rolle i utviklingen av lavutslippsløsninger. Flere rederier har bygget skip med lavutslipp, men mange havner har ikke landstrøm tilpasset de skipene som står for den største andelen av trafikken og utslippene.

For å få redusert klimautslippene, gi konkurransefortrinn til dem som investerer i lavutslipp, og for å kunne stille miljøkrav til transportører og vareeiere, er det behov for å utvikle en helhetlig havneinfrastruktur som kan tilby ulike drivstoff som ladestrøm, LNG (liquefied natural gas), hydrogen, ammoniakk, biodrivstoff osv.

Av 32 stamnetthavner er det 18 som overhodet ikke har landstrømanlegg, og det er uklart om resten har anlegg som kan betjene alle typer fartøy. Ifølge Kystverket er det 125 anlegg for landstrøm i Norge. De har primært en kapasitet til å gi strøm for å drifte skipets systemer ved landligge. Landstrøm kan ved tilstrekkelig tilgang på strøm og egne installasjoner kunne lade batterier om bord i skipene. Frem til nå har det vært mest fokus på ferger, Kystruten og cruiseskip, men også hurtigbåter, nærskipsflåten, offshorefartøy og fiskeriflåten er aktuel-

le for bruk av ladestrøm. Hybriddrift med delvis batteridrift er aktuell for mange fartøy, men det forutsetter tilgang på ladning.

Color Line åpnet det første landstrømanlegget i Oslo havn i 2011. Det er i dag høyspentanlegg for landstrøm for de store bilfergene til Danmark, Tyskland og Sverige. Disse er i Oslo, Sandefjord, Løvdal og Kristiansand. Det er også ett anlegg for cruiseskip i Kristiansand og ett anlegg for oljerigger i Skiparvika i Gulen.

Bergen og Ålesund er i gang med å bygge ut høyspent landstrømanlegg for cruise. 12 turistkommuner vedtok i februar 2019 flere miljøkrav til cruisenæringen, blant annet at alle norske cruisedestinasjoner skal bruke landstrøm fra 2025 og ha utslippsfri inn- og utseiling. De 12 kommunene er Oslo, Kristiansand, Bergen, Eidfjord, Aurland (Flåm), Stranda (Geiranger og Hellesylt), Ålesund, Rauma, Molde, Trondheim, Tromsø og Nordkapp.

Kystruten er inntatt 34 havner, men 13 av disse har en liggetid på under 15 minutter og anses som mindre egnet for lading og landstrøm. Det er bare Bergen som har etablert landstrømanlegg for Kystruten, men Trondheim og Molde har fått støtte fra Enova til å bygge ut.

Det er bygget ut 15 anlegg for elferger og 103 registrerte lavspentanlegg for landstrøm til mindre skip. Det finnes ingen oversikt over hvor mange landstrømanlegg som faktisk brukes til lading. Ifølge Statens vegvesen vil det i 2022 være om lag 80 ferger med batteridrift, og det var totalt mer enn 240 fartøy med batteridrift ved utgangen av 2019. For de lengste fergestrekningene vil hydrogen være et aktuelt alternativ. Statens vegvesen har inngått avtale om hydrogenferge på strekningen Hjelmeland–Nesvik i 2021 og over Vestfjorden i 2023. Den første helelektriske hurtigbåten er satt i drift som turistrute i Lysefjorden. Hybriddrift er blitt et mer aktuelt alterna-

tiv, slik som Havila, Hurtigruten og Color Lines nye hybridferge mellom Sandefjord og Strømstad.

Norske havner er eid av både offentlige og private aktører. Selvkostprinsippet med brukerbetaling er den vanligste måten å finansiere havneinvesteringer på. Finansiering av ladeinfrastruktur må med dette som utgangspunkt bygge på en balansert kostnadsdeling mellom havneeier, havnebruker og det offentlige gjennom Enova.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen utrede hvordan alle 32 stamnetthavner og sentrale godshavner kan tilby

landstrøm til større skip innen 2025. På sikt må havnene også kunne tilby andre grønne energibærere som ammoniakk og hydrogen.

2. Stortinget ber regjeringen legge til rette for at elektrifisering av havneinfrastruktur kombineres med annen utbygging av fornybar energi, som for eksempel vind, vann og solkraft, på land og til havs.
3. Stortinget ber regjeringen sørge for fortgang i arbeidet med å utvikle standarder for landstrøm og ladestrøm til alle fartøygrupper for å redusere kostnader og effektivisere liggetid i havnene.
4. Stortinget ber regjeringen legge til rette for utkoblbar tariff som en del av ny tariffmodell og pålegge nettselskapet å gi et slikt tilbud.

18. juni 2020

**Ruth Grung**

**Espen Barth Eide**

**Runar Sjøstad**

**Steinar Karlstrøm**

**Torstein Tvedt Solberg**

**Åsunn Lyngedal**