

## Landstrømpolicy i Oslo Havn KF

Oslo Havn KF har jobbet med landstrøm i mer enn ti år. Oslo Havn KF ser det som positivt at Enova vil bidra til å finansiere både infrastruktur på kaia og ombygging av skip. Oslo Havn KF har et grunnleggende prinsipp om at utgangspunktet for å vurdere miljøteknologi bør være å finne tiltakene som gir best miljøeffekt, og ikke starte med en valgt løsning

Oslo Havn KF har søkt Enova om å få fullfinansiert en ferdig landstrømløsning på kaia som kan brukes av utenlandsfergene. Målsettingen er å se om vi sammen med støtte fra Enova kan "dulte" eller «nudge» selskapene til å kartlegge og vurdere landstrøm som en konkret løsning for framtiden.

Landstrøm er et effektivt tiltak for å redusere både lokale luftutslipp og øke energi effektiviteten i sjøtransporten. Men det er ikke den eneste løsningen som kan redusere potensielt skadelige NOx-utslipp. DFDS har katalysator på begge sine skip, og reduserer slik opp mot 80 prosent av NOx utslippene når de ligger til kai. Dette er helt uavhengig av infrastruktur på kaia og benyttes i begge havner hver dag hele året.

### Oslo Havn KFs prinsipper for tilrettelegging for miljøteknologi i sjøtransporten

Oslo Havn KF vil bidra til renere hav, friskere luft og en grønnere by (miljøvisjon). Oslo Havn KFs miljøpolitikk viser at vi vil bidra til å finne og tilrettelegge for miljøteknologi som gir positive miljøeffekter innfor de tre prioriterte områdene luftkvalitet, vannkvalitet og støy.

Oslo Havn KF sørger for en effektiv og rasjonell havnedrift. Vi tilrettelegger for en effektiv og miljøvennlig sjøtransport på en økonomisk og miljømessig god måte (formålet i Oslo Havn KF, vedtekter §3).

Oslo Havn KF har tre prinsipper som vurderes og vektas når prosjekter i miljøteknologi skal prioriteres:

1. Høy sannsynlighet for å nå ønsket miljøeffekt (er avhengig av kunden som vil bruke løsningen)
2. Lavest mulig kostnad for Oslo Havn KF. Vi er selvfinansiert og fordeler kostnader ut på våre kunder i sjøtransporten.
3. Velge miljøteknologi som gir størst mulig nytte for våre kunder og eiere (Oslo kommune)

Dersom vi benytter disse prinsippene i vår landstrømpolicy blir forslaget som følger.

## Å redusere NOx utslipp gir bedre luftkvalitet, å redusere CO<sub>2</sub> utslipp bidrar til bedre klima

Bakgrunn: Oslo by har i 2015 en utfordring med høye NO<sub>2</sub> konsentrasjoner på vinteren. Sjøtransporten inkludert all havneaktiviteten i Oslo bidrar med 4 % av NO<sub>2</sub> konsentrasjonen i byluften. «*Alt i alt utgjør altså utslipp fra Oslo havn en liten del av det totale bidraget til luftforurensningen Oslofolk puster inn. Det er veitrafikken som er den store NOx synderen<sup>1</sup>*» (sitat fra Nilu i debattinnlegg i Aftenposten 18/1-2016).

Enova skal bidra til energieffektivisering og redusere klimagassutslippene i Norge. I 2015 gir Enova opp til hundre prosent støtte til de beste landstrømprosjektene i havner. De gir også støtte til ombygging i skip. Landstrøm reduserer både NOx og CO<sub>2</sub>, og er slik en effektiv miljøteknologi for sjøtransporten. Kostnytteeffekten vil være avhengig av kostnader forbundet med løsningen som velges, som er nødvendig for å tilrettelegge for at kunden kan ta i bruk løsningen. Enova støtter kun løsninger i henhold til standard.

- **Utenlandsfergene:** HAV arbeider for å få utenlandsfergene på landstrøm, dvs, søker ENOVA om finansiering til kai. Det er ingen konkrete planer fra fergeselskapet om nødvendig investering i skipene.
- **Containerskip:** Det er tilrettelagt for å trekke kabler til landstrøm ved utbyggingen av den store nye terminalen på Sjørsøya. Arbeidet med standard er kommet ganske langt. Det er ingen planer om investering på skipene. Containerskip har andre prioritet for landstrøm.
- **Sementbåter:** Det er dialog om dette, teknisk løsning er enklere. Båtene går på Oslofjordhavner, men står for liten del av utslippet. Sementbåtene har andre prioritet, på samme nivå som containerskip.
- **Cruiseskipene:** Cruiseskip står for en stor andel av utslipp, men bare i sommerhalvåret når helsefarlig byluft ikke er en utfordring. Det er besluttet en standard, men få planer om investering på skipene. Standarden medfører en ekstremt dyr løsning på kai, svært mye strøm, stort bygningsvolum til omformer, og mange tilknytningspunkter p.g.a. stor ulikhet i skipsstørrelse. Det er i dag ikke etterspørsel blant kundene etter landstrøm til cruise. Cruise har tredje prioritet til landstrøm.

---

<sup>1</sup> NOx (NO<sub>2</sub> og NO) er gasser som oppstår når motorer forbrenner drivstoff.