

Hvordan skal norske havner tilpasse seg miljøkravene?

av

Synnøve Sunne Hasslan og Kristoffer Ellefsen

Verden i dag er i stor grad preget av et økende miljøfokus med tilhørende miljøkrav. Den menneskelige påvirkningen på miljøet er bevist skadelig, og vi produserer og slipper ut store mengder skadelige miljøstoffer. For å redusere global oppvarming, har 195 stater forpliktet seg til Parisavtalen og utslippskuttene dette medfører. Også ESPO, den europeiske foreningen for havner, støtter opp om denne avtalen. Innen 10 år må vi omtrent halvere utslippene, og det siktes mot et nullutslippsmål i 2050. Norge har sett stor økonomisk vekst de siste 50 årene, som fører med seg en større økonomisk handlingskraft for innbyggerne. Forespørselen etter utenlandske varer har også økt i takt med den økonomiske veksten som fører til mer produksjon og transport av varer. Om lag 30% av Norges klimautslipp kommer fra transportsektoren. Skip er den mest miljøvennlige fraktmetoden med tanke på utslipp per tonn, og omtrent 80% av alt gods sendes med skip. Skipene står allikevel kun for 19% av alle transportutslippene i Norge. Selv om skip ikke står for den største andelen av utslippene er det viktig å kutte i alle sektorer for å nå målene satt i Parisavtalen. Det er derfor viktig å se på mulighetene for å redusere utslippene i alle deler av forsyningskjeden til gods.

Havner er en vesentlig del av forsyningskjeden til gods som går på skip, i den forstand at havnen gjør en viktig transportoppgave. Sorgenfrei beskriver havner som overføringspunkter i transportkjeder. Her overføres gods fra et transportmiddel til et annet. Typisk i havner ser vi overførsel mellom sjø, vei og bane. På denne måten fungerer havner som knutepunkt i transportprosessen.

Man kan dele inn havnenes utslipp i tre grupper: utslipp fra skip, utslipp fra maskiner i havnen, og utslipp fra eksterne biler og lastebiler. Alle disse utslippskildene faller under transportutslipp, men det kan være en fordel og se på de hver for seg når det kommer til havners utslipp. Havnene har selv mulighet til å gjøre noe med egen utstyrspark. Det er en tydelig bevegelse mot hybrid- og fullelektrisk havneutstyr og vi ser at blant annet Kalmar utvider sitt utvalg av miljøvennlig utstyr. Ved å erstatte utstyr som går på fossilt brennstoff med utstyr som går på elektrisitet vil man kunne redusere utslippene betraktelig.

Når det kommer til utslipp fra eksterne fartøy som skip og bil kan havnen tilrettelegge for mindre utslipp. Utslipp fra skip kan reduseres med bruk av strøm. Ved å ha tilgjengelig landstrøm vil man kunne redusere utslippet vesentlig. Redusert mengde utslipp vil avhenge i stor grad av hvordan strømmen er produsert. I Norge vil landstrøm være svært gunstig som følge av svært høy grad av fornybar energi. Ved å bruke landstrøm istedenfor fossilt brennstoff når skipet er til havn vil man kunne redusere de lokale CO₂-utslippene med opp til 99,5%, viser en undersøkelse gjort på cruiseskip (Hall, 2010).

Utslipp fra ekstern veitransport kan også reduseres med bruk av strøm. Dette gjelder typisk personlig transport for arbeidere i havnen og godstransport i forbindelse med havneaktiviteter. Ved å tilby ladning for el-biler og el-lastebiler vil man kunne redusere mengden med skadelige miljøgasser som slippes ut fra fossilt brennstoff. Denne andelen av utslippene kan også reduseres kraftig ved bruk av jernbane som transport for gods fra havnen. Drammen havn har bygget jernbanelinje rett inn i havnen, og på denne måten gjør frakten vesentlig mer miljøvennlig enn med bruk av veitransport fra havnen.

For at havnene skal kunne ta stegene nevnt ovenfor er økonomisk handlekraft den viktigste faktoren. Å oppgradere hele utstyrsparken er en stor kostnad som krever mye kapital. Installere strøm både til skip og ekstern veitransport er også kostbart. Når det kommer til elektrifisering er det muligheter for å søke subsidier i Norge. Enova har tidligere støttet prosjekter som omhandler bygging av landstrømanlegg på havner og bygging av ladeanlegg for elbiler.

For å kunne ta i bruk jernbane må det tilrettelegges gjennom Nasjonal transportplan. Dette dokumentet er en presentasjon av regjeringens transportpolitikk for de 10 neste årene. Å bygge jernbane er også svært dyrt, men ettersom bygging av jernbane er et nasjonalt prosjekt vil dette kreve penger fra nasjonale transportmidler fremfor havnenes egen økonomi.

Kilde:

Hall, W. (2010). Assessment of CO₂ and priority pollutant reduction by installation of shoreside power. *Resources Conservation And Recycling*, 54(7), 462–467.
<https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2009.10.002>