



## **Interpellation till Joakim Larsson (M) om elanslutning av fartyg i Stockholms hamnar**

Frågan om utsläpp från sjöfarten har uppmärksammats medialt den senaste tiden. Från att ha gått relativt under radarn diskuteras nu sjöfartens klimatpåverkan allt bredare. Det är välkommet.

De flesta fartyg drivs i dagsläget med fossila drivmedel. Avgasutsläppen innehåller fyra särskilt miljöskadliga komponenter: svaveloxider som orsakar hälsoproblem och försurning av mark och vatten, kväveoxider som bidrar till övergödning, försurning och hälsoproblem, partiklar som orsakar hälsoproblem samt koldioxid som bidrar till global uppvärmning och havsförsurning.

Den internationella sjöfarten står idag för uppskattningsvis 2-3 procent av världens totala utsläpp av växthusgaser. Sjöfartens utsläpp av växthusgaser inkluderas inte i Parisavtalet och fortfarande saknas internationella riktvärden. Sjöfarten ingår heller inte i EU:s system för handel med utsläppsrätter, trots att detta diskuterats under lång tid och föreslogs av Sverige redan år 2008.

Sverige måste vara pådrivande i arbetet för att kraftfulla styrmedel ska införas på global nivå. Och mycket arbete görs. Både svenska rederier och hamnar arbetar för att minska utsläppen och ställa om sin verksamhet. De nya fartygen som byggs är renare och effektivare än tidigare. Användningen av naturgas som bränsle på Destination Gotlands nya fartyg MS Visborg minskar koldioxidutsläppen med ungefär 20 procent och tar ner utsläppen av svavel till mycket låga nivåer.

Men det går för långsamt. Klimatkrisen är akut och vi kan inte vänta på att den äldre fartygsflottan byts ut. Utsläppen måste minska nu.

Vi vet att det är politiska beslut som krävs. Branschen gör mycket, men det är genom lagstiftning och tuffa, tvingande målsättningar som vi kan göra verklig skillnad. Det är tack vare beslut om minskade utsläpp från personbilar som fordonstillverkarna nu börjar ställa om. Flygets medverkan i EU:s utsläpphandelssystem kommer att få påverkan på flygets klimatavtryck. På samma sätt måste EU och den internationella sjöfartsorganisationen IMO fatta varaktiga och verkningsfulla beslut för att minska utsläppen från fartygen.

Och samtidigt måste vi lokalt göra allt vi kan inom de områden vi har rådighet över.

Frågan om elanslutning för fartyg som ligger vid kaj är högaktuell. I dagsläget ansluts skärgårdstrafiken samt vissa av fartygen som trafikerar Finland. Det är naturligtvis enklast att ansluta den reguljära trafiken eftersom det är samma fartyg som återkommer. Men det är av största vikt att även andra fartyg, till exempel kryssningsfartygen, också kan ansluta till el från land. Vi anser att staden måste skynda på arbetet för att möjliggöra anslutning till el för samtliga fartyg som anlöper Stockholms hamnar.



Socialdemokraterna

För att det ska bli verklighet måste ett antal stora frågor lösas. Det handlar dels om gemensamma standarder och tekniska lösningar för att rent praktiskt kunna ansluta alla fartyg. Dels handlar det om de allt mer akuta kapacitetsbristerna i Stockholms elnät. Elanvändningen kommer att öka i alla sektorer i samhället när vi ställer om från fossila bränslen. Samtidigt är nuvarande el-infrastruktur inte tillräcklig för att möta de ökade behoven. Det är absolut nödvändigt att skyndsamt ta fram en strategisk planering för elnätet som tar höjd för ökade behov av elanslutningar för sjöfarten.

Mot bakgrund av ovanstående vill jag ställa följande frågor till ansvarigt borgarråd:

1. När beräknas samtliga fartyg som anlöper Stockholms hamnar kunna anslutas till elnätet?
2. Vad innebär hotet om eleffektbrist för möjligheten att koppla upp fler fartyg till landel?
3. I Stockholms kajstrategi anges att kunder som bidrar till Stockholms hamnars mål avseende hållbarhet ska prioriteras – vad konkret innebär detta för de kunder som inte vill eller inte kan ansluta till el vid kaj? Finns det möjlighet att införa sanktioner mot rederier/fartyg som inte följer stadens ambition och hållbarhetskrav?

Stockholm den 22 maj 2019

Emilia Bjuggren (S)