

Slik kan kommuner og havner tilrettelegge for elbåter



Kommuner og havner kan bidra til å få fart på det grønne skiftet på sjøen.

Norges klimamål:

Norge har som mål å redusere utslipp av klimagasser med minst 50 % innen 2030, sammenlignet med 1990-nivåer.

Det er en betydelig satsing på elektrifisering av ulike sektorer, men ingen for fritidsbåter. Forrige gang det kom en miljøregulering for båt, var forbud mot nye totakts påhengsmotorer, som ble innført fra 1. januar 2007.

Det er mer som kan gjøres i dag for å legge til rette for elektrisk båtliv, enn det mange er klar over. Lokale og regionale politikere og lokal forvaltning, kan bidra til å gjøre utslippsfritt båtliv til å bli et godt alternativ til bensin- og dieselbåter.

Målgruppe for dette dokumentet:

- Lokale og regionale folkevalgte
- Kommunal forvaltning
- Fylkeskommunal forvaltning
- Havnemyndigheter
- Eiere av båthavner
- Båtforeninger

Dokumentet er utarbeidet i samarbeid mellom Elbåtnettverket, Lydløs og Norsk elbåtforening. Vi vil formidle båtglede. Det utslippsfrie båtlivet er en enda bedre måte å nyte sjøen på.

elbåtnettverket

LYDLØS


Norsk **Elbåt**forening



Slik kan kommuner og havner tilrettelegge for elbåter

Ladeinfrastruktur

- Sørg for at elbåter kan lade i dag
- Bygg ut fremtidsrettet lading på faste båtplasser og på gjesteplasser
- Bygg hurtigladestasjoner
- Ladepunkt som skaper trygghet
- Betaling for lading
- Informér om lademuligheter
- Samarbeid for å nå målene

Økonomiske fordeler

- Rabatt i gjestehavner
- Prisgunstige båtplasser
- Støtt offentlige innkjøp
- Støtt innkjøp av elbåter for institusjoner og organisasjoner
- Støtte til private elbåter

Plan og regulering

- Elbåter blir den nye normalen
- Elektrisk fremdrift ved anskaffelser
- Regulér hastigheter
- Regulér bruk av fossile motorer

Manglende infrastruktur for lading er en barriere for elbåter. Havner og kommuner kan bidra til å fjerne denne barrieren.

1 Sørg for at elbåter har lademuligheter i dag

De fleste elbåter kan lade på strømuttak som allerede finnes.

Sikkerheten for det konkrete ladepunktet må vurderes av elektriker for å unngå brann eller annen fare for mennesker, båter og havneanlegget.

2 Bygg ut fremtidsrettet lading på faste båt plasser

Alle som leier en fast båt plass, og ønsker regelmessig lading av elbåt, bør få tilgang til strøm og relevant strøm-plugg på eller i nærheten av båt plassen.

Fra 2022 ble ladeboks et krav for nye ladepunkt for regelmessig lading av elbil. Det er å forvente at det samme vil skje for nye ladepunkter for elbåter.

Hjemmelading kalles også normallading. Normallading er all lading under 50 kW der det benyttes type 2 kabel. For de fleste elbåter vil det være tilstrekkelig å lade med effekt ned mot 3 kW.

Det finnes en rekke aktører som tilbyr egnet ladeutstyr. De fleste elektrikere kan montere dette utstyret.

3 Bygg ut fremtidsrettet lading på gjesteplasser

Elbåter må kunne lade når de er på tur. Alle gjestehavner bør derfor ha ladeboks for normallading tilgjengelig på gjesteplasser som elbåter kan benytte.

Normallading bør etableres både på korttids plasser og på båt plasser som er beregnet for overnatting. Det bør alltid være nok tilgjengelige ladepunkter i forhold til etterspørselen.

Dersom kommunen selv ikke ønsker å ta ansvar for ladepunktene, finnes det kommersielle aktører som ønsker å bygge ut infrastruktur for lading på gjesteplasser.

Kommunen bør være smidig i samarbeid med ladeaktørene, og stille relevante plasser til disposisjon.

4 Bygg ut hurtigladdestasjoner for elbåter

Noen elbåter, som yrkesbåter og raske fritidsbåter, kan ha behov for å lade mye på kort tid.

Standarden for hurtiglading av elbåt vil trolig følge elbil. Det betyr at hurtigladdestasjonen bør tilby lading over 50 kW med CCS-kabel.

Alle kommuner langs kysten bør etablere minst en hurtigladdestasjon for elbåter. Det anbefales at en hurtigladdestasjon består av minst to ladepunkt.

Dersom kommunen ikke ønsker å ta ansvar for hurtigladdestasjonen selv, finnes det kommersielle aktører som ønsker å bygge ut hurtiglading for elbåter. Kommunen bør være smidig i samarbeid med ladeaktørene, og tilby leie av relevante plasser.

Ladeinfrastruktur

5 Etablér ladepunkt som skaper trygghet

Alle kommuner langs kysten bør etablere ladepunkt som bidrar til å fjerne rekkeviddeangst. Disse ladepunktene bør monteres i uthavner der det er trygt å ligge også i dårlig vær. Elbåter må få prioritet på båt plassene der ladepunktene er montert.

Ladepunktene kan være normalladere, som er rimelige å sette opp. Slike ladepunkter vil trolig ikke være av kommersiell interesse. Kommunen bør derfor ta kostnaden ved slik etablering.

I alle kommuner langs kysten bør det finnes et ladepunkt for elbåt innenfor minimum hver 20. nautiske sjømil.

6 Sørg for at det er enkelt å betale for lading

Kortbetaling er pålagt på alle nye ladere for elbil fra juli 2023. Eldre ladere må ettermontere kortbetaling fra 2025. Selv om det ikke finnes tilsvarende krav for ladere for elbåt, bør kommuner og havner sette tilsvarende krav for ladeinfrastruktur som er beregnet for elbåt.

Unntaket er ladepunkter på faste båt plasser, der betaling kan inngå som en del av leieavtalen.

7 Informér om lademulighetene i din kommune

Alle kommuner og havner må sørge for god og tilgjengelig informasjon om lademuligheter for elbåter. Bruk egne nettsider, sosiale medier, oppslag i havnene, og lokal presse.

Alle ladepunkt på gjesteplasser for elbåter bør meldes inn til databasen Nobil, slik at kartløsninger kan hente ut data om ladepunktet, og tilby informasjonen i sine kart.

8 Samarbeid med andre om å nå målene

Alle kommuner langs kysten bør samarbeide med nabokommunene for å etablere tilstrekkelig ladepunkt for elbåter.

Kommuner og havner bør også samarbeide med kommersielle aktører, næringsliv og private som ønsker å etablere infrastruktur for lading av elbåter.

Virksomheter innen turisme, havbruk, fiske eller service kan ha behov for ladeinfrastruktur som også kan benyttes av fritidsbåter. Her bør kommunene være proaktive bidragsytere, slik at ladepunkter kan komme flest mulig båtbrukere til gode.

Prisforskjell mellom elbåter og fossile båter er en barriere for motoriserte nullutslippsbåter. Havner og kommuner kan bidra til å redusere denne barrieren.

1 Gi elbåter prioritet og rabatt i gjestehavner og på faste båt plasser

Ved å la elbåter få prioritet og rabatter i gjestehavner og på faste båt plasser, får elbåteiere en velfortjent klapp på skuldra, og et argument for å velge elbåt.

Tiltaket er enkelt å iverksette, og har liten kostnad for gjestehavnene. Som for elbiler kan økonomiske fordeler fases ut etterhvert som antallet elbåter blir betydelig.

2 Støtt kjøp av offentlige elbåter

Offentlige båter, som havnebåter og passasjerbåter, bør være elektriske. Mer-kostnaden ved innkjøp krever politisk vilje. Her kan hver enkelt politiker bidra.

Når det skal etableres ladeinfrastruktur for offentlige elbåter, kan det samtidig gi lademuligheter for private elbåter.

Prisdifferansen mellom elbåter og fossile båter reduseres gjennom volum. Offentlige innkjøp bidrar dermed til å redusere prisdifferansen for fritidsbåter.

3 Støtt kjøp av elbåter for institusjoner

Det finnes få eller ingen offentlige støtteordninger for kjøp av elbåter i dag. Kommuner kan bidra til at barnehager, seilforeninger, marinaer og andre institusjoner og organisasjoner får dekket hele eller deler av prisforskjellen ved kjøp av en elektrisk båt i forhold til en tilsvarende fossilbåt.

4 Støtt innkjøp av private elbåter

Mens vi venter på at Enova skal komme på banen, kan kommuner gi privatpersoner som kjøper elbåt et klapp på skuldra ved å støtte investeringen med en symbolsk sum. Et slikt tiltak gir innbyggerene en tydelig beskjed om hvilke type båter kommunen ønsker i sine farvann.

Elbåter må inkluderes i alle sjønære planer og reguleringer

1 Planlegg for at elbåter blir den nye normalen

Ladeinfrastruktur og båtplasser for elbåter må inkluderes i alle sjønære planer og reguleringer.

Lading av elbåter krever at det er tilstrekkelig effekt frem til ladepunktene. Selv om det i dag er et beskjedent antall elbåter, må det tas høyde for at elbåter vil bli den nye normalen.

Sett krav om at energiforsyning for elbåt er inkludert i alle offentlige og private utbyggingsplaner langs sjøen.

2 Krev elektrisk fremdrift ved anskaffelser

Kommuner og fylkeskommuner har stor innkjøpsmakt. Det offentlige kjøper årlig varer og tjenester for 740 milliarder.

Miljøkrav i anbud bidrar til å skape et marked for utslippsfri teknologi.

3 Regulér hastighetsreguleringer for alle* båter

Høy fart på sjøen er svært energikrevende, og gir høye klimagassutslipp. Høy fart er også støyende og forstyrrende for mennesker, dyr, fugl og fisk.

Fartsbregrensninger i indre havn og spesielt utsatte naturområder vil bidra til lavere klimagassutslipp, og gjøre livet over og under vann enda bedre.

Elbåter lager generelt mindre støy enn fossile båter.

*Foilende elbåter har i praksis null utslipp, og lager så og si ingen bølger. Foilende elbåter kan ha egne fartsreguleringer, som tillater ideell fart for foiling også i indre havn og utsatte naturområder.

4 Regulér ferdsel for fossile motorer

Utlipp og støy fra fossile motorer bør begrenses i spesielt sårbare naturområder.

Etablér grønne leder og utslippsfrie soner. Forby tomgangskjøring av fossile motorer i indre havn.

Strengere reguleringer for bruk av fossile motorer, vil bidra til å utvikle markedet for elektriske og hybride alternativer.

Takk for innsatsen!

Ikke la anstrengt økonomi være en unnskyldning for manglende handling.

Lovpålagte tjenester må selvfølgelig prioriteres, men kommuner og havner har likevel makt til å iverksette tiltak som bidrar til å sette fart på det grønne skiftet på sjøen.

Mange av forslagene i dette dokumentet kan gjennomføres med svært beskjeden kostnad.

Lykke til, og takk for innsatsen!

elbåtnettverket

LIDLØS


Norsk **Elbåt**forening