Innhold

[Vedlegg nr. 7 - Klimamål for tilbringertjeneste med losbåt 2030 – 2045 2](#_Toc209195369)

[1. Klimamål for lostjenesten 2](#_Toc209195370)

[2. Klimaregnskap 2](#_Toc209195371)

[3. Operasjonalisering av klimamål 2](#_Toc209195372)

[4. Implementering av grønne(re) fartøy 3](#_Toc209195373)

[5. Teknologisk utvikling - status 3](#_Toc209195374)

[6. Områder som kan være egnet for klimavennlige løsninger 3](#_Toc209195375)

[7. Vurdering av fremtidige fartøysløsninger 4](#_Toc209195376)

[8. Pilotprosjekt Kystverket 4](#_Toc209195377)

[9. Innovasjon og utvikling i kontraktsperioden 4](#_Toc209195378)

[10. Plan for å redusere forbruket av fossilt drivstoff på losbåtene 4](#_Toc209195379)

# Vedlegg nr. 7 - Klimamål for tilbringertjeneste med losbåt 2030 – 2045

## Klimamål for lostjenesten

Kystverket har vedtatt klimamål for hele virksomheten. For lostjenesten / tilbringertjenesten har Kystverket satt som mål å redusere sine absolutte klimagassutslipp fra Scope 3 for tilbringertjeneste med losbåt med 55% innen 2030 med referanseår 2021.

På lengre sikt er Kystverkets mål å redusere klimagassutslippene 95% innen 2045 med referanseår 2023.

## Klimaregnskap

Klimaregnskapet viser at tilbringertjenester samlet sto for utslipp på 9 399 tCO2e i 2024. Av dette sto losbåtene for utslipp på 8 079 tCO2e, mens resten (1 320 tCO2e) er utslipp fra tilbringertjenester med helikopter.



## Operasjonalisering av klimamål

Kystverket har delt inn klimatiltakene i to kategorier:

* Operasjonelle tiltak med sikte på redusert utkjørt distanse og derigjennom reduserte klimagassutslipp.
* Reduserte klimagassutslipp gjennom fartøysutvikling, nye fremdriftssystemer og skrogdesign. Utvikling av utslippsfrie losbåter er nødvendig i det lange perspektivet (mål for 2045).

Kystverket har foreløpig Identifisert følgende mulige klimatiltak:



\* Det gjøres oppmerksom på at leverandør ikke kan initiere eller på annen måte påvirke eventuelle endringer i lospliktreglene. Slike endringer vil eventuelt bli initiert av Kystverket i lyset av et sjøsikkerhetsperspektiv.

## Implementering av grønne(re) fartøy

Innføring av ny teknologi og nye losbåter må sees i lys av kravene om at tilbringertjenesten skal være operativt fungerende til enhver tid og at sikkerheten for losene skal ha førsteprioritet (nullvisjonen). Samtidig ligger det en forventing om at klimamålene til Kystverket skal nås, noe som innebærer at utviklingsperspektivet må være med i hele kontraktsperioden.

Med bakgrunn i dette har Kystverket lagt til grunn et tett samarbeid med valgt leverandør i kommende kontraktsperiode, hvor samspill og partnerskapsprinsippet skal være et fremtredende element.

## Teknologisk utvikling - status

Gjennom dialogmøter med næringen og rapporten *Miljøvennlig tilbringertjeneste til sjøs* [rapport-2024-12-miljovennlig-tilbringertjeneste-til-sjos-24-09-19.pdf](https://www.kystverket.no/contentassets/6df4a4895042493d9468df3ab5176c15/rapport-2024-12-miljovennlig-tilbringertjeneste-til-sjos-24-09-19.pdf), har Kystverket dannet seg et bilde av hva status på ny teknologi er i dag. Kystverket har også dannet seg et inntrykk av hvilke utfordringer det er på veien mot utslippsfrie fartøyer.

Det er Kystverkets vurdering at noen nye teknologier kan videreutvikles og tas i bruk også i det korte perspektivet. Det mest aktuelle alternativet akkurat nå er hybride løsninger, men også hel elektriske fartøyer vurderes som aktuelt i det korte perspektivet.

## Områder som kan være egnet for klimavennlige løsninger

Det er bare et fåtall av losbåtstasjonene som kan være egnet for den klimavennlige teknologien som tilbys i dag (hybride løsninger og hel elektriske fartøyer).

Det er slik vi ser det hovedsakelig værforhold og aktivitet som er avgjørende for om losbåtstasjonene kan vurderes for slik løsninger:

Vurderingskriterier

 

## Vurdering av fremtidige fartøysløsninger

Skrogdesign og vekt er viktige elementer for en god losbåt. I kravspesifikasjonen er det anbefalt en fartøyslengde på 17-18 meter, og i tillegg satt krav til marsjfart og akselerasjon. *Kravene er satt med utgangspunkt i dagens fartøyer med konvensjonelt skrog og fremdriftssystem.*

Kystverket har som mål å ta i bruk nye miljøvennlige losbåter i kontraktsperioden, forutsatt at losbåtene samtidig dekker kravene til stabilitet og sikkerhet for losene. I et utviklingsperspektiv kan dette innebære at noen krav som er satt til losbåtene i bilag nr. 1 kan fravikes, så fremt det ikke slår negativt ut på andre elementer som ivaretas i kontrakten slik som næringens forventninger på området, sikkerheten til los, losens kapasitet, mannskap, lossøkende fartøy mv.

## Pilotprosjekt Kystverket

For å ivareta klimaaspektet gjennom kontraktsperioden vil Kystverket vurdere å iverksette pilotprosjekt knyttet til en eller flere stasjoner. I slike prosjekt vil Kystverket samarbeide med valgt leverandør om nyutvikling og testing av ny teknologi / fartøyer, jf. partnerskapsprinsippet og value engineering. Hensikten er å åpne opp for å ta i bruk moden teknologi som er tilgjengelig i markedet, både med tanke på skrogdesign og fremdriftsteknologi.

## Innovasjon og utvikling i kontraktsperioden

I det korte perspektivet er det sannsynlig at anslagsvis fire til fem losbåtstasjoner kan vurderes med hybride løsninger, og at to til tre losbåtstasjoner kan vurderes med helelektriske losfartøyer. I et 10 års perspektiv kan en ikke utelukke at nullutslippsfartøyer er den nye «normalen».

Kystverket ønsker derfor å samarbeide med valgt operatør for å utnytte fremtidig handlingsrom for klimavennlige / klimanøytrale fartøysalternativer i kontraktsperioden.

## 10. Plan for å redusere forbruket av fossilt drivstoff på losbåtene

Leverandør skal rapportere forbruk av fossilt drivstoff en gang i måneden. Rapportering skal være på losbåtnivå.

Forventet forbruk av fossilt drivstoff og utslipp av klimagasser i kontraktsperioden vil bli sammenlignet med forbruks- og utslippstallene for 2024 (referanseår for klimamål er 2021):

* Forbruk: 2.324.749 liter marin diesel
* Utslipp: 7.899 tCO2e

Eventuelle endringer i drivstoff forbruket i kontraktsperioden skal begrunnes i konkrete tiltak. Alle foreslåtte tiltak skal forklares, sannsynliggjøres og tallfestes. Tiltakene skal listes i tabell (2) «tiltak» i vedlegg nr. 12 til bilag nr. 1. slik:

Basert på tiltak listet i tabellen over, skal tilbyder skal oppgi (fylle inn) forventet forbruk av fossilt drivstoff i for hvert av årene i kontraktsperioden i tabell (1) «utvikling drivstoff» i vedlegg nr. 12 til bilag nr. 1.:



*Faktiske tall for 2024 = tall for oppstartsåret 2028*

*Aktiviteten i 2021 var noe lavere enn i et normalår på grunn av Covid 19*

*Forbruket på MS Elling Carlsen (Svalbard) ble første gang registrert i 2023*

*MS Lise i Trondheim er foreløpig ikke tatt med i klimaregnskapet*

*Drivstoff forbruk for andre underleverandører av hovedleverandør er foreløpig ikke tatt med i klimaregnskapet*

Tiltak knyttet til driften av underleverandører (som foreløpig ikke er tatt med i klimaregnskapet) skal også vurderes.