

Til: Fylkeskommunane Trøndelag, Møre- og Romsdal, Sogn- og Fjordane, Hordaland og Rogaland

På vegne av:

Konsortium Brødrene Aa: Lars Endre Gimmestad, viseadministrerende direktør, Brødrene AA

Konsortium ZeFF: Erik Ianssen, dagleg leiar Selfa Arctic

Konsortium Rødne Trafikk: Lars André Rødne, dagleg leiar, Rødne Fjord Cruise

Konsortium Urban Water Shuttle: Edmund Tolo, R&D/Salssjef, Fjellstrand

Tilrådingar frå industrien til kommande hurtigbåtanbod

Mellom 2019 og 2026 skal det lysast ut rundt 75 hurtigbåtanbod langs Noregskysten. Korleis desse anboda vert utforma vil ha svært mykje å seie for norske klimagassutslepp, grøn teknologiutvikling og norske arbeidsplassar. Hurtigbåtar på lengre ruter vil også spele ei svært viktig rolle i arbeidet med å få opp ei forsyningskjede for grøn hydrogen i Noreg. Som ein potensiell tung forbrukar av hydrogen, kan hurtigbåtane bidra til å skapa den naudsynte etterspurnaden som skal til for å få opp dei første produksjonsanlegga og ein konkurransedyktig drivstoffpris. Tilgang på hydrogen som drivstoff vil også mogleggjere ein overføring av teknologi for nullutsleppsdrift frå ferjer og hurtigbåtar til andre fartøystypar, som cruiseskip, frakteskip og offshorefartøy.

Aktørane som signerer dette brevet representerer fire ulike konsortium som for tida jobbar med utvikling av utsleppsfrie hurtigbåtar. Desse konsortia vil no gi følgjande felles tilrådingar til fylkeskommunane:

1. Industrien ønskjer innovative anbod

Det er svært viktig at fylka no saman får til eit totalskifte i hurtigbåtsektoren, og ikkje berre enkelt-pilotar. Det bør difor stillast krav til nullutslepp i løpet av anbodsperioden til alle ruter som vert lyst ut framover.

2. Hydrogenteknologien er klar seinast i 2023

Aktørane som signerer dette brevet melder at industrien vil vera klar for introduksjon av hydrogenfartøy seinast i 2023. Ruter med start i mai 2022 kan lysast ut med krav om innfasing av nullutsleppsåtar innan utgangen av 2023.

3. Batteriteknologi er klar

Batteriløysingar for hurtigbåtar er tilgjengeleg i dag. Batteridrivne hurtigbåtar er aktuelt for dei mindre energikrevjande rutene, og me oppmodar om at ruteplanar vert tilrettelagd for elektrisk drift på strekningane der det er mogleg å leggja inn ein seglingsfrekvens som tillét lading ved kai.

Tilrådingane i punkt 2 og 3 er basert på konsortia sin framgang i utviklingsarbeidet både med batteri- og hydrogen-hurtigbåtar, samt gjennomføring av HAZID-analysar på hydrogenfartøy som viser at teknologien er klar for introduksjon. I samtalar med aktørar som ønskjer å levera grønt hydrogen til

skipsfarten, vert det stadfesta at tidspunkt gitt ovanfor er realistisk også når det gjeld hydrogenleveransar.

4. Val av teknologi og energiberar

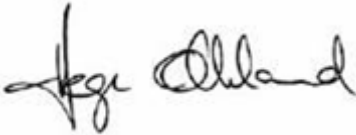
Me vil oppmoda fylkeskommunen til å stilla funksjonskrav i anboda, dvs. krav til nullutsleppsteknologi og eit grønt miljø- og klimarekneskap. Reiarlag/operatør vil då velja den energiberaren (batteri, komprimert hydrogen eller flytande hydrogen) som er mest optimal for sambandet sett i eit totalbilete.

5. Auka etterspurnad, gir volum og reduserte einingskostnader på hydrogenfartøy

Pris på grønt hydrogen vil vera høgare enn på fossil energi. Auka etterspurnad, større produksjonsvolum og industrialisering av teknologien vil redusera prisen på hydrogen, og dermed gjera nullutslepp meir konkurransedyktig. Her har det offentlege ei viktig oppgåve med å bidra til denne utviklinga. Når avgifter på fossil energi aukar, slik det er forventa, vil også prisdifferansen reduserast ytterlegare.

Me ynskjer også å visa til at oppbygging av ein infrastruktur for hydrogen vil gi stor meirverdi til samfunnet, ved at denne infrastrukturen også kan brukast av andre maritime sektorar og landbasert transport.

Med helsing



Hege Økland
Dagleg leiar, NCE Maritime CleanTech