



Statens vegvesen



Hydrogenferje Bodø – Røst – Værøy – Moskenes

Kontraktsmarkering 25. januar 2022



Det grønne skiftet på riksvegferjene

Statens vegvesen tilrettelegger for innovasjon og bruk av ny teknologi. Målet er å gjøre ferjedriften enda mer miljøvennlig.

Med hydrogendrift på ferjesambandet mellom Bodø og Lofoten tar vi enda et stort skritt i retning av nullutslipp, både for ferje og annen industri, i Norge og resten av verden.

Over 20 år med grønn ferjeinnovasjon

- I 2000 var «MF Glutra» første bilferje i verden som ble drevet med flytende naturgass (LNG). Dette har lavere utslipp enn den tradisjonelle dieseldriften .
- I 2014 kom «MF Ampere», verdens første helelektriske ferje. Den trafikkerer sambandet Lavik - Oppedal. I kjølvannet av MF Ampere er det på verdensbasis nå 400 fartøy med større batteripakker om bord. Hver av disse har et utslippskutt fra fem til 98 prosent. Det er nå om lag 80 elferjer som seiler langs norskekysten.
- I 2021 ble «MF Hydra» satt inn på ferjesambandet Hjelmeland – Nesvik – Skipavik. I 2022 skal Hydra hente minimum 50 prosent av energien fra hydrogen, og blir verdens første hydrogenferje.
- Med ferjesambandet fra Bodø til Lofoten tar vi hydrogendriften enda et skritt videre. Her, på et av landets lengste og mest værharde ferjesamband, stiller vi enda strengere krav: For de to ferjene som skal gå hele året, skal 85 prosent av energiforbruket hentes fra hydrogen – fra dag én.

Grønn hydrogendrift

For ferjene mellom Bodø og Lofoten vil det være

et langt større behov for hydrogen enn hva Statens vegvesen har stilt krav om på Hjelmeland – Nesvik. Det er derfor sannsynlig at det blir etablert en hydrogenfabrikk i nærheten av Bodø. Dette gir muligheter for at andre aktører kan dra nytte av hydrogenproduksjon, for eksempel annen maritim transport, industri, langtransportkjøretøy, fly, tog, osv.

Etablering av infrastruktur rundt hydrogen på land og på ferjer kan gi involverte aktører en unik posisjon for videre utvikling av løsninger med hydrogen som energibærer, både i Norge og i utlandet.

Det er stilt strenge krav til hvordan hydrogen skal produseres for å sikre et lavt klimagassutslipp i hele verdikjeden .

Statens vegvesen har derfor hatt mye mer dialog enn normalt med leverandører og underleverandører i hele prosessen, helt fra vi begynte å se på muligheten for hydrogen på dette sambandet til konkurransegjennomføringen.

Hvorfor velger vi hydrogen?

Hvorfor har vi valgt hydrogen på Bodø – Lofoten, og hva skiller hydrogen fra andre grønne alternativer?

- Batteri gir ikke nok energi til en så lang strekning.
- Markedet for hydrogen er kommet lengre enn andre grønne alternativer. Vi ønsker ikke å prøve noe helt nytt på et samband som er livslinjen for de ytterste samfunnene i Lofoten, og her tar vi med oss lærdommen fra utviklingskontrakten Hjelmeland – Nesvik.



«MF Ampere» er verdens første helelektriske ferje og kom i 2014 Foto: Norled



Status for miljøvennlige riksvegferjer

Statens vegvesen drifter Norges 16 riksvegferjesamband. Så langt er det grønne skiftet kommet på våre ferjer:

Moss – Horten

75 prosent elektrisk i løpet av 2022.

Hjelmeland – Nesvik – Skipavik

MS Nesvik er helelektrisk. MF Hydra på 50 prosent hydrogen i løpet av 2022.

Mortavika – Arsvågen

Går på LNG – flytende naturgass som har lavere utslipp enn diesel .

Halhjem – Sandvikvåg

Går på LNG – flytende naturgass som har lavere utslipp enn diesel.

Lavik – Oppedal

MF Ampere, verdens første helelektriske fartøy, utgjør en tredjedel av produksjonen. Det vil 33 prosent elektrisk per i dag. Mest sannsynlig krav om nullutslipp for alle fartøy i neste kontrakt, fra 1. januar 2025.

Vangsnes – Hella – Dragsvik

80 prosent strøm i løpet av 2022.

Mannheller – Fodnes

80 prosent elektrisk.

Anda – Lote

95 prosent elektrisk.

Volda – Folkestad

95 prosent elektrisk i løpet av 2022.

Solavågen – Festøya

95 prosent elektrisk i løpet av 2022.

Molde – Vestnes

Fra 1. juli 2022 skal to av fartøyene i sambandet Molde - Vestnes driftes på minimum 95 prosent elektrisk. De to øvrige fartøyene skal kunne motta strøm fra land, men kan i tillegg benytte seg av andre energikilder som LNG, biodiesel (utslippsfri), biogass (utslippsfri) eller en valgfri kombinasjon av disse.

Halsa – Kanestraum

95 prosent elektrisk i løpet av 2022.

Bodø – Røst – Værøy – Moskenes

Minst 85 prosent hydrogen fra 1. oktober 2025.

Bognes – Lødingen

90 prosent elektrisk fra 1. januar 2024.

Bognes – Skarberget

90 prosent elektrisk fra 1. desember 2022.

Drag – Kjøpsvik

90 prosent elektrisk fra 1. desember 2022

FAKTA OM KONTRAKTEN

- Kontraktsparter: Statens vegvesen og Torghatten Nord AS
- Omfatter ferjesambandet Bodø – Røst – Værøy – Moskenes på riksveg 80.
- Gjelder i perioden 1. oktober 2025 til 30. september 2040.
- Verdi: 4 979 344 000 kroner.
- 85 prosent av energien på de to helårsfartøyene skal hentes fra hydrogen.
- De fire ferjene har plass til 120 personbiler, 12 vogntog og minst like mange passasjerer som i dag. To hovedfartøy skal benyttes hele året, mens det settes inn to ekstra ferjer på sommeren. Sommerperioden utvides i forhold til dagens kapasitet.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag

22-0127 visuell.kommunikasjon@vegvesen.no