

## Innspill til arbeidet med veikart for hydrogen

Norge er i en unik posisjon med et klart fortrinn til å utvikle systemløsninger for grønn transport. Hydrogen som energibærer er helt nødvendig for å oppnå nullutslipp, spesielt som drivstoff for skip og tunge kjøretøy. Arena-klyngen RENERGY (Renewable Energy Cluster) arbeider for raskere omstilling fra fossil energi til fornybar energi, lønnsomhet i det grønne skiftet samt realisering av internasjonale markedsmuligheter for innovative energiløsninger. Våre 90 medlemmer representerer hele verdikjeden for fornybar energi og tilhørende teknologier, fra kraftverk til kjøretøy.



*Verdikjede for fornybar energi, fra produksjon til sluttbruker. Næringsklyngen RENERGY består av virksomheter som representerer alle ledd i verdikjeden.*

Transportsektoren står ovenfor stor omstilling i overgangen fra fossil- til fornybar energi. Utslippsfrie drivstoff er det viktigste tiltaket for å realisere omstillingen, og det må samtidig utvikles forsyningsinfrastruktur og helt nye verdikjeder. Dette er et «høna og egget»-problem: Ingen etterspør løsninger før noen leverer, og ingen leverer før noen etterspør. Enkelte teknologier er i tidlig fase, infrastrukturinvesteringene er høye, og markedet for utslippsfrie drivstoff er umodent. For å utvikle verdikjeder og tidlige markeder, må infrastruktur for elektrifisering med batterier, ladekapasitet, hydrogen og andre e-fuels prioriteres og etableres på lokasjoner der de vil være markedsutløsende.

### Konkrete tiltak for innfasing av hydrogen til transport

Vårt viktigste innspill til veikartet er at det må legges til rette for hydrogen og andre e-fuels på de viktigste trafikknutepunktene. Det vil utløse kritisk masse for investering i infrastruktur og dermed akselerere markedsutviklingen.

Tilrettelegging av hydrogen på trafikknutepunkter vil treffe både offensivt næringsliv og regionale samferdselsmyndigheter samt virke utløsende selv med lave virkemiddelkostnader. Det vil føre til at utslippsfrie drivstoff hurtig blir et konkurransedyktig alternativ. Ved å satse på knutepunkter for person- og godstransport til lands og sjøs, fiskeri og ikke minst havbruksnæringen, vil vi effektivt dekke norgeskartet med hydrogeninfrastruktur. Gode og målrettede incentiver for nullutslipp, i kombinasjon med eksisterende støtteordninger i virkemiddelapparatet, vil akselerere overgangen til nullutslipp.

Vårt innspill innebærer tre konkrete tiltak for effektiv innfasing av hydrogen til offentlig og privat transport:

**1. Kritiske trafikkknutepunkter**

Som beskrevet over er trafikkknutepunkter kritisk for å utvikle de første verdikjedene og tidlige markeder for hydrogen. Vi foreslår derfor at det opprettes et eget støtteprogram for knutepunkter der elektrisk ladeinfrastruktur ikke er tilstrekkelig for å oppnå nullutslipp. Helhetlige knutepunkter for både landbasert og maritim transport, der flere mindre konsumenter i ulike transportsegmenter til sammen skaper tilstrekkelig etterspørsel, fører til konkurransedyktig pris på hydrogen.

Eksempler på slike knutepunkter er lokasjoner langs akser for langtgående persontransport med hurtigbåter og busser, losse- og hvilesteder for godstransport samt de fleste havner langs kysten. I tillegg kan hydrogen som drivstoff til tog være en mindre kostnadskreven løsning enn elektrifisering, spesielt for godstransport på Nordlandsbanen og andre lange strekninger.

**2. Utviklingskonsesjoner for nullutslippsløsninger i havbruk**

Havbruksaktører er i gang med konkrete utviklingsprosjekter for de første hydrogendrevne hydrogenfartøy i næringen. Ett eksempel er prosjektet «Utslippsfri arbeidsbåt», initiert av RENERGY. Prosjektet omfatter en helhetlig verdikjede – fra hydrogenproduksjon til fartøy. Norsk havbruksnæring er et ypperlig hjemmemarked for å realisere slike pilotprosjekter, og ikke minst videreutvikle pilotene til kommersielle markeder. Utviklingen kan eskaleres ved å utnytte konsesjonssystemet for havbruk og fiskeri. Dagens utviklingskonsesjoner for miljøløsninger i havbruksnæringen, eksempelvis havmerder, vil gi investeringer på 5-6 milliarder kroner i nye miljøløsninger.

Vi foreslår å etablere lignende utviklingskonsesjoner med krav om nullutslipp på anlegg og fartøy. Hvis disse konsesjonene utløser tilsvarende investeringer, vil 5-6 milliarder kroner over få år investeres direkte i utvikling av nullutslippsløsninger i Norges største vekstnæring.

**3. Øremerkede bevilgninger til fylkessamband med nullutslipp**

Fylkessamband bør ha like forutsetninger til nullutslippskrav som nasjonale samband. De nasjonale fergesambandene Hjelmeland og Vestfjorden ble tildelt midler for å utvikle og bygge hydrogenferger. Til sammenligning er fylkeskommunene Vestland, Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark kun bevilget 56 millioner kroner til design av utslippsfrie hurtigbåter, av en total kostnad på 500 millioner kroner.

Vi foreslår at regjeringen bevilger de resterende 444 millioner kronene, slik at fylkeskommunene umiddelbart kan gå ut med anbud for bygging og pilotering av fire hurtigbåtfartøy med nullutslipp. Slike prosjekter vil være utløsende for ny maritim næringsutvikling og gi ringvirkninger til utvikling av andre nullutslippsløsninger - både på fartøy, kjøretøy og infrastrukturløsninger.

Med vennlig hilsen,

Ole Svendgård,  
Klyngeleder  
RENERGY – Renewable Energy Cluster

Thomas Bjørdal  
Prosjektleder Grønn Transport  
RENERGY – Renewable Energy Cluster