

Nordland Fylkeskommune  
Hans Jørgen Kibsgaard

**Deres ref.:** 2025/3049  
**Deres dato** 17.02.2024  
**Vår ref.:** ITW/JCG Fremtidens  
Hurtigbåt  
**Vår dato** 28.02.2025

## NHF's innspill til høring av konkurransedokumenter for Fremtidens Hurtigbåt

Norsk Hydrogenforum (NHF) takker for muligheten til å gi innspill til konkurransedokumentene for detaljprosjektering og verifikasjon av konsept for Fremtidens Hurtigbåt.

NHF er den nasjonale bransjeforeningen for hydrogen og hydrogenbaserte derivater, og representerer store og viktige deler av industrien, kraftbransjen, transportsektoren og forsknings- og utdanningsmiljøene i Norge. NHF er også sekretariat for «Fylkesnettverket», et hydrogennettverk der fylkeskommunene og kommunene Oslo, Trondheim, Porsgrunn, Bodø, Berlevåg, Kvinesdal, Kristiansand og Hitra deltar.

### Våre synspunkter til denne høringen:

- Fremtidens Hurtigbåt er et viktig prosjekt for å få utviklet og tatt i bruk utslippsfrie hurtigbåter i Norge.
- Prosjektet har en teknologinøytral tilnærming. For å unngå at tilbudet får en slagside mot batterielektrisk løsning, må anbudsdocumentene være tydeligere på teknologinøytralitet.

### Utdyping:

NHF's kartlegging av hydrogenprosjekter i Norge viser at det per juni 2024 var 75 prosjekter knyttet til produksjon av hydrogen og hydrogenbaserte derivater som ammoniakk og syntetiske drivstoff.<sup>1</sup> 40 megawatt (MW) produksjonskapasitet er forventet å være i drift i løpet av 2025. Totalt planlagt produksjonskapasitet er 7.746 MW i 2030. Dersom alle prosjektene realiseres, vil det kunne produseres inntil 1,3 millioner tonn hydrogen i Norge i 2030. I løpet av 2024 kom fem produksjonsanlegg i drift, og det er tatt investeringsbeslutning på ytterligere fire anlegg. I tillegg har aktørene som fikk tilsagn om 777 millioner fra Enova til produksjon av hydrogen til maritim sektor nylig akseptert støtten. Det betyr at hydrogen vil bli tilgjengelig langs kysten.

---

<sup>1</sup> Hydrogen.no, [The Norwegian Hydrogen Landscape](#).

Fremtidens Hurtigbåt er et viktig prosjekt for å få utviklet og tatt i bruk utslippsfrie hurtigbåter i Norge. Prosjektet har så langt lagt opp til en teknologinøytral tilnærming, der både batteri- og hydrogendrevne hurtigbåter er inkludert. Vi oppfatter at dette også er intensjonen i den neste fasen med detaljprosjektering og verifikasjon av konsept. Etter vår vurdering fremgår dette ikke tydelig nok av anbudsdocumentene, som på noen områder mer spesifikt etterspør en batterielektrisk løsning. Vi ber derfor om at det gjøres endringer i utlysningsteksten før den publiseres.

Det gjelder blant annet i følgende dokumenter og punkter:

### **Vedlegg 1: Kravspesifikasjon – Leveransekrav**

Pkt 1.6, SOC beregninger og utnyttelsesgrad.

- Teksten her omhandler kun batteri. Det bør etterspørres tilsvarende informasjon for bruk av brenselceller.

### **Vedlegg 2a Rute 1 - NEX II, Rutebeskrivelse**

- Det er her beskrevet mulighetene for lading på de ulike anløpsstedene. For Bodø, hvor GreenH nylig har tatt investeringsbeslutning for produksjon av hydrogen som blant annet skal benyttes til Vestfjordfergene, bør det også angis muligheten for bunkring av hydrogen til hurtigbåt.

### **Vedlegg 2b. Teknisk fartøyspesifikasjon, Rute 1 – NEX II**

Kapittel 84, Elektrisk kraftforsyning

- Teksten her omhandler utelukkende batterielektrisk framdrift. Første setning i avsnitt 842 «Fartøyets elektriske propulsjonssystem baseres på systemer med direkte lading av stasjonære batterier om bord og/eller et system basert på batteribytte» åpner ikke for andre framdriftsløsninger. Avsnittene 844 og 845 antyder også utelukkende batterielektrisk løsning. Vi anbefaler at det legges til et kapittel som beskriver krav knyttet til bruk av brenselceller som framdrift, eventuelt i kombinasjon med batterier.

Kapittel 65, Andre motoraggregater

- I avsnitt 651 er det angitt at det skal monteres en rekkeviddeforlenger, der generator designes for en driftstid på 40 % av den totale driftstiden. Slik vi leser denne

beskrivelsen henvises det til et dieselbasert aggregat. Hydrogen benyttes ofte som rekkeviddeforlenger, og teksten her bør endres og ta høyde for en slik løsning.

Dette er eksempler på formuleringer som vi mener gir et inntrykk av at konkurransen i stor grad omhandler detaljprosjektering og verifikasjon av konsept for en batterielektrisk hurtigbåt.

For å synliggjøre at hydrogen er et realistisk alternativ for den type ruter som det planlegges for i Fremtidens Hurtigbåt legger vi ved presentasjonen «Nullutslipps hurtigbåter – fra forskning og utvikling til innovasjon og implementering» som Øystein Ulleberg i IFE holdt under Passasjerbåtkonferansen i januar i år. Her framgår det at både hydrogendrevne og batterielektriske hurtigbåter kan være konkurransedyktige med diesel innen 2025-2030.

Vi håper vårt innspill tas til følge slik at det sikres at også den neste fasen av Fremtidens Hurtigbåt gjennomføres teknologinøytralt.

Ta gjerne kontakt dersom det er spørsmål eller behov for mer informasjon.

Vennlig hilsen  
Norsk Hydrogenforum



**Ingebjørg Telnes Wilhelmsen**  
Generalsekretær