



Statsråden

Stortingets Presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/840-

26. februar 2026

Spørsmål nr 1705 (2025-2026) til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Geir Pollestad til samferdselsministeren

Spørsmål:

Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til skriftlig besvarelse til samferdselsministeren:

På hvilke strekninger/ruter innenfor statlig og fylkeskommunal ferje- og hurtigbåt er det satt krav om nullutslipp i anbudet, og hvilke erfaringer det har gitt sammenlignet med situasjonen før?

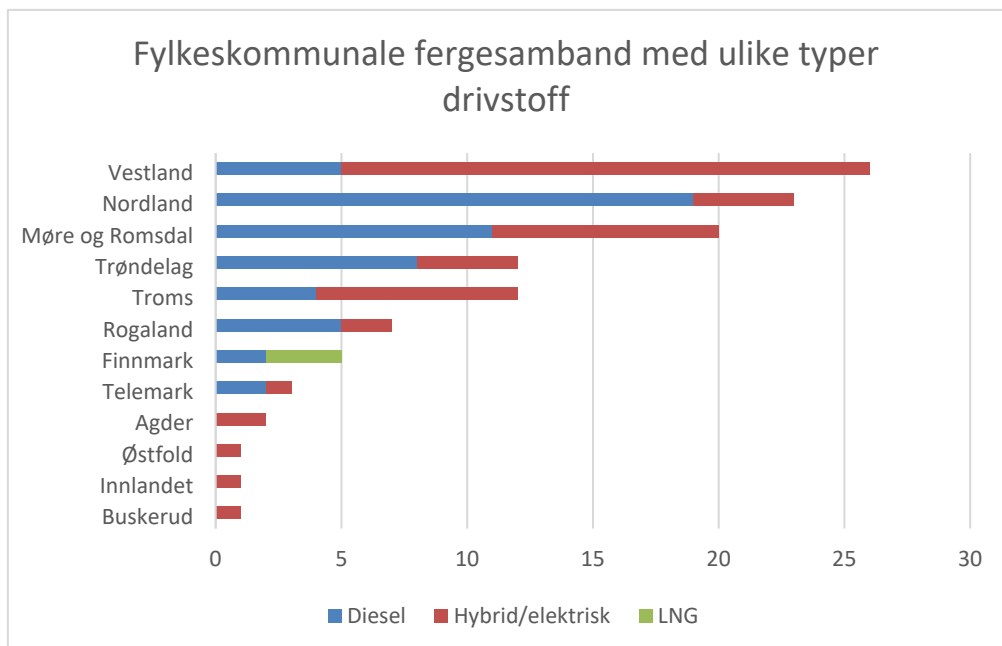
Svar:

Strekninger/ruter innenfor statlig og fylkeskommunal ferje- og hurtigbåt er det satt krav om nullutslipp i anbudet

Jeg har på bakgrunn av innspill fra Statens vegvesen utarbeidet grunnlag for svar. For den fylkeskommunale ferje- og hurtigbåttrafikken er oversikten på fylkesnivå og for riksvegferjene på strekningsnivå. Oversikten skiller heller ikke mellom hybrid og elektrisk. Oversikten er utarbeidet på grunnlag av Kollektivtrafikkforeningens markedsoversikt for hurtigbåt og ferge¹.

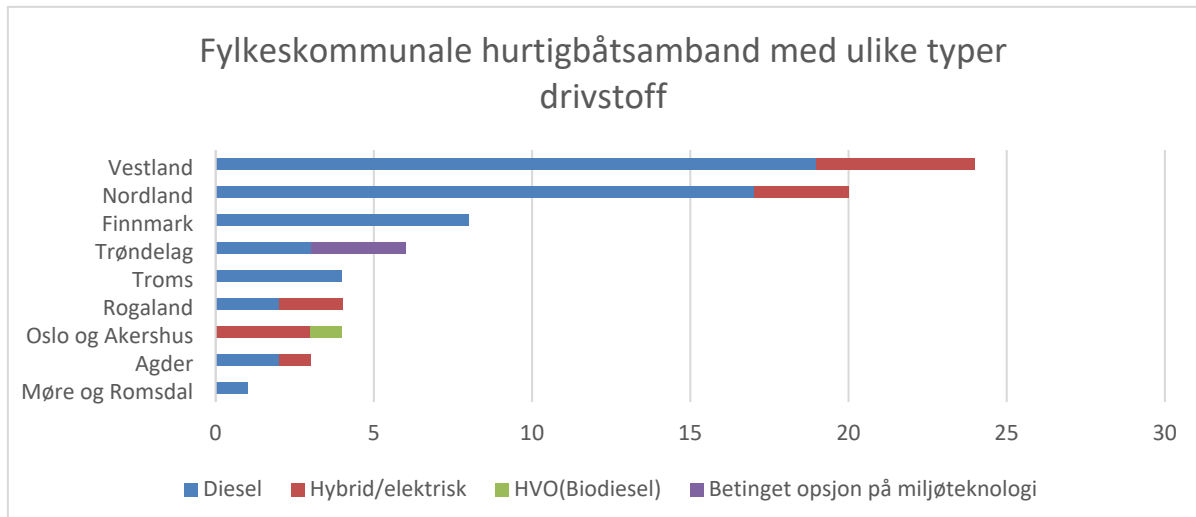
For fylkeskommunale ferjesamband ser vi at om lag halvparten er hybrid eller elektrisk, jf figur 1.

¹ [Markedsoversikt sjø - kollektivtrafikk.no](https://www.kollektivtrafikk.no/Markedsoversikt-sj%C3%B8-kollektivtrafikk.no)



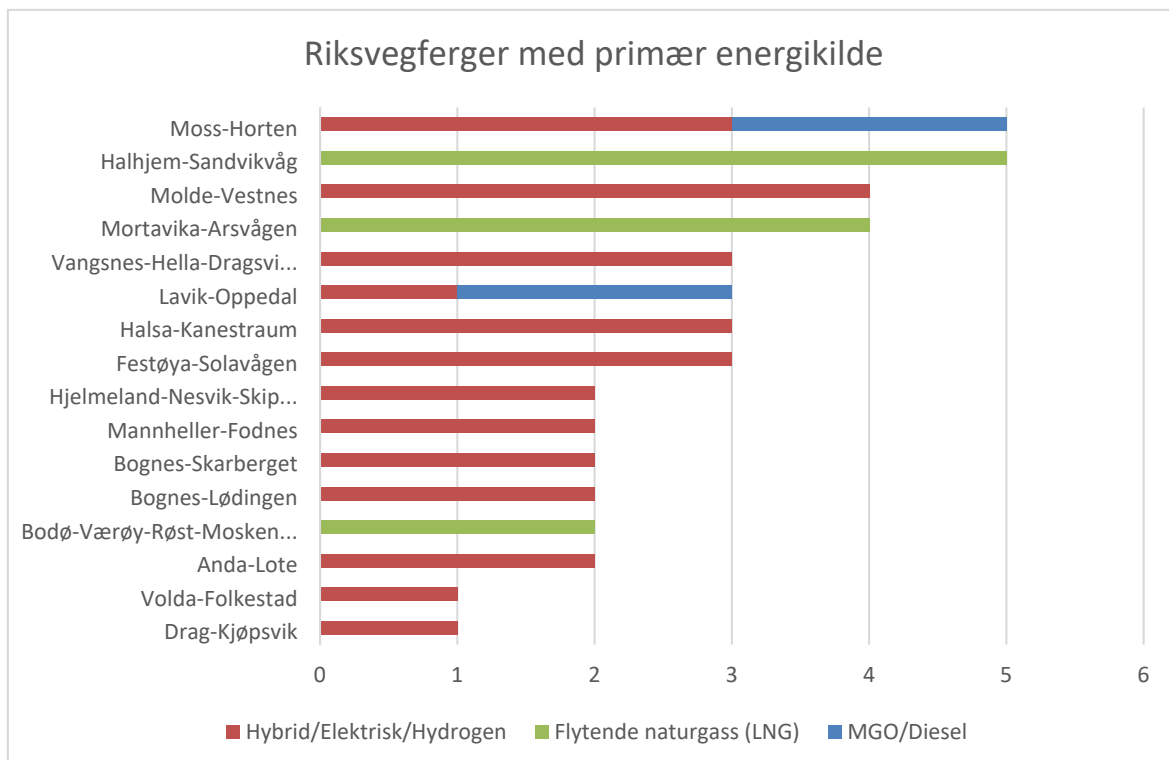
Figur 1 Oversikt over hvor mange fylkeskommunale fergesamband som benytter ulike typer energibærere/drivstoff i gjeldende kontrakter i 2025 i de ulike fylkene (Kilde: Kollektivtrafikkforeningens markedsoversikt med noen justeringer).

For hurtigbåter har teknologien kommet kortere enn på ferjer. Det er derfor dieseldrift som dominerer, med noe innslag av hybridløsninger, jf figur 2.



Figur 2 Antall hurtigbåtsamband med ulike typer energibærere/drivstoff i kontraktene i 2025 i de ulike fylkene (inkludert bilførende hurtigbåter (Kilde: Kollektivtrafikkforeningens markedsoversikt).

Ved utgangen av 2025 var 44 hovedfartøy i drift i riksvegfergedriften, og 29 av disse benyttet batteri eller hydrogen som energibærer i ordinær drift, jf figur 3.



Figur 3 Hovedfartøy i riksvegfergedriften fordelt etter primær energikilde per 31.12.2025 (Kilde: Statens vegvesen)

Statens vegvesen har i tillegg inngått kontrakter som sikrer ytterligere fem fartøy med null- eller lavutslippsteknologi innen 2026/2027. Tre av disse skal settes inn på E39 Lavik – Oppedal, mens to skal trafikkere rv. 80 Bodø – Røst – Værøy – Moskenes. De sistnevnte skal bruke minst 85 prosent hydrogen. Med unntak av M/F «Ampere», hybride løsninger med tilgang til en sekundær energibærer om bord – vanligvis marin gassolje eller biodiesel.

Erfaringer - kostnader

Statens vegvesen opplyser at det generelt har vært en stor kostnadsøkning innenfor kollektiv- og fergetransport de siste årene.² For fylkeskommunal båt og hurtigbåt har kostnadsveksten i perioden 2019-2024 vært på +14 % og innenfor fylkeskommunal fergetransport på i underkant av 16 %³. Det er ulike årsaker til den samlede kostnadsveksten, blant annet spiller økte lønnskostnader, rentekostnader, lav kronekurs og geopolitisk uro inn.

KS gjennomførte høsten 2025 en analyse av nye fylkeskommunale buss, båt og fergekontrakter i 2025, hvor de fant at kostnadsøkningen i de nye kontraktene i gjennomsnitt var på ca. 30 %. KS fant at ca. 5 % av kostnadsøkningen var knyttet til elektrifisering.

Kostnadene for nybygging av elektriske/hybride fartøy er ikke nødvendigvis høyere enn nybygging av fartøy med fossil drift. Merkostnadene ved overgang til nullutslipp er i hovedsak knyttet til investering i kaianlegg, ladeinfrastruktur og tilførsel av strøm til kai, og avhengig av

² Jamfør rapport «Fylkeskommunal kollektiv- og ferjetransport. Kartlegging og analyse av utvikling i kostnader og tilbud» (Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, 2026).

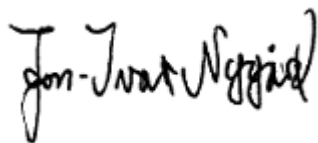
³ Korrigert for overgang fra nettokontrakter til bruttokontrakter.

kontraktslutt for pågående kontrakter, vil merkostnadene variere de kommende årene. Elektrisk drift er rimeligere enn dieseldrift, slik at når investeringene i infrastruktur er gjort, er det grunn til å forvente at overgangen til elektrisk drift gir reduserte kostnader på sikt.

Erfaringer - Regularitet og utslipp

Statens vegvesen opplyser at det kan være ulike årsaker til dårlig regularitet. Mannskapsmangel har vært en spesielt stor utfordring de siste årene. I tillegg har eldre fartøy ofte større risiko for driftsavbrudd enn nye fartøy. Statens vegvesen har imidlertid ikke oversikt over hvilke konsekvenser overgangen til nullutslipp har hatt for regularitet og utslipp. I 2015 var de direkte utslippene fra riksvegfergedriften på om lag 300 000 tonn CO₂-ekvivalenter. I 2025 var de direkte utslippene nesten halvert til rundt 157 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Denne reduksjonen skyldes i hovedsak innsetting av batterihybride fartøy. Da de batterihybride fartøyene ble satt i drift på riksvegfergesambandene, stilte Statens vegvesen krav om at ruteproduksjonen skulle kunne opprettholdes selv ved bortfall av lading fra land. Ferjeoperatørene har derfor etablert løsninger som sikrer drift også når fartøyene ikke mottar landstrøm. Etter Statens vegvesens vurdering har kombinasjonen av ny teknologi, krav til funksjon og redundans gitt en høy grad av driftssikkerhet. De batterielektriske ferjene fremstår i all hovedsak som minst like driftssikre som fartøyene de erstattet, samtidig som de muliggjør reduksjoner i klimagassutslipp.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård