

**Samgöngu- og  
sveitarstjórnarráðuneytið**

**M i n n i s b l a ð**

Viðtakandi: **Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis**  
Sendandi: **Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið**  
Dagsetning: **27.01.2019**  
Málsnúmer: **SRN18010108**  
Bréfalykill: **3.7**

Efni: Samgönguáætlun 2019-2033 - Rafvæðing Herjólfss

Í sáttmála ríkisstjórnarinnar er kveðið á um stefnu hennar í loftslagsmálum. Samkvæmt henni á Ísland að ná 40% samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda fyrir árið 2030 og stefnt er að kolefnishlutlausu Íslandi í síðasta lagi árið 2040. Í sáttmála ríkisstjórnarinnar eru einnig tilgreindar ýmsar aðrar aðgerðir til að ná þessum markmiðum, s.s. gerð aðgerðaáætlunar með markmiðum fyrir samgöngur, græn skref í ríkisrekstri og að stutt verði við atvinnugreinar, fyrirtæki, stofnanir og sveitarfélög í þeirri viðleitni að þau setji sér loftslagsmarkmið. Lögð verður áhersla á þátttöku allra geira samfélagsins og almennings í að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, stutt við nýsköpun á þessu sviði og að teknir verði upp grænir skattar og skattaávilnanir þannig að skattheimtan þjóni loftslagsmarkmiðum. Ein aðgerðanna í aðgerðaáætlun í loftslagsmálum er „Orkuskipti í ferjum“ og byggir ákvörðun um rafvæðingu ferjunnar meðal annars á þeirri aðgerð.

Ný Vestmannaeyjferja var hönnuð sem tvinn ferja, þ.e. rafmótorar knýja skráfurnar en raforkan kemur frá tiltölulega litlum rafgeymum sem díselrafstöðvar skipsins hlaða inn á. Gert var ráð fyrir auka rými í ferjunni fyrir rafgeyma og tekin yrði síðar ákvörðun um rafvæðingu hennar sem krefðist fjölgun rafgeyma og búnaðar til þess að hlaða þá frá landi.

Verð á rafgeymum hefur lækkað hratt á undanförunum misserum. Á smíðatímanum gerði skipasmíðastöðin Vegagerðinni tilboð um að setja í ferjuna stærri rafgeyma og tengibúnað fyrir hleðslu þeirra úr landi þannig að sigla mætti ferjunni milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar á rafhleðslu úr landi eingöngu. Þá fékkst einnig tilboð í hleðslubúnaðinn sem setja þarf upp í Vestmannaeyjahöfn annars vegar og Landeyjahöfn hins vegar. Gert er ráð fyrir að með uppsetningu búnaðarins verði kostnaðurinn um 830 m.kr. og að hann skili beinum fjárhagslegum ávinningi, með lægri orkukostnaði, á innan við tíu árum. Kostnaður við að breyta ferjunni síðar er áætlaður meiri auk þess sem taka þarf ferjuna úr notkun.

Með vísan til þessa var ákveðið að fara í verkefnið.

Í sáttmála ríkisstjórnarinnar er kveðið á um stefnu hennar í loftslagsmálum. Samkvæmt henni á Ísland að ná 40% samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda fyrir árið 2030 og stefnt er að kolefnishlutlausu Íslandi í síðasta lagi árið 2040. Í sáttmála ríkisstjórnarinnar eru einnig tilgreindar ýmsar aðrar aðgerðir til að ná þessum markmiðum, s.s. gerð aðgerðaáætlunar með markmiðum fyrir samgöngur, græn skref í ríkisrekstri og að stutt verði við atvinnugreinar, fyrirtæki, stofnanir og sveitarfélög í þeirri viðleitni að þau setji sér loftslagsmarkmið. Lögð verður áhersla á þátttöku allra geira samfélagsins og almennings í að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, stutt við nýsköpun á þessu sviði og að teknir verði upp grænir skattar og skattaávilnanir þannig að skattheimtan þjóni loftslagsmarkmiðum. Ein aðgerðanna í aðgerðaáætlun í loftslagsmálum er „Orkuskipti í ferjum“ og byggir ákvörðun um rafvæðingu ferjunnar meðal annars á þeirri aðgerð.

Ný Vestmannaeyjaferja var hönnuð sem tvinn ferja, þ.e. rafmótorar knýja skráurnar en raforkan kemur frá tiltölulega litlum rafgeymum sem díselrafstöðvar skipsins hlaða inn á. Gert var ráð fyrir auka rými í ferjunni fyrir rafgeyma og tekin yrði síðar ákvörðun um rafvæðingu hennar sem krefðist fjölgun rafgeyma og búnaðar til þess að hlaða þá frá landi.

Verð á rafgeymum hefur lækkað hratt á undanförunum misserum. Á smíðatímanum gerði skipasmíðastöðin Vegagerðinni tilboð um að setja í ferjuna stærri rafgeyma og tengibúnað fyrir hleðslu þeirra úr landi þannig að sigla mætti ferjunni milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar á rafhleðslu úr landi eingöngu. Þá fékkst einnig tilboð í hleðslubúnaðinn sem setja þarf upp í Vestmannaeyjahöfn annars vegar og Landeyjahöfn hins vegar. Gert er ráð fyrir að með uppsetningu búnaðarins verði kostnaðurinn um 830 m.kr. og að hann skili beinum fjárhagslegum ávinningi, með lægri orkukostnaði, á innan við tíu árum. Kostnaður við að breyta ferjunni síðar er áætlaður meiri auk þess sem taka þarf ferjuna úr notkun.

Með vísan til þessa var ákveðið að fara í verkefnið.