



# Skalering av biogasskorridorer for tunge lastebiler





***Biogass er ikke  
en midlertidig løsning.  
Det er en del av fremtiden!***

Rune Herje

Transportsjef i Kolly AS

Leder av biogasspiloten og tidligere  
transportdirektør i REMA Distribusjon Norge AS

## Innholdsfortegnelse

<b>Oppsummering .....</b>	<b>4</b>
---------------------------	----------

### **Bakgrunn og fakta**

Om prosjektet og piloteieren.....	5
Prosjektledelse .....	6
Mål .....	7

### **Arbeidspakke 1-6**

Samle interessentene.....	8
Identifisere behov.....	10
Formidle behov og være pådriver .....	11
Kunnskapsdeling (nord) .....	14
Miksing av LNG og LBG .....	17
Kunnskapsdeling (vest) .....	19
Politisk påvirkning .....	21

<b>Resultater .....</b>	<b>23</b>
-------------------------	-----------

<b>Veien videre og anbefalinger .....</b>	<b>26</b>
---	-----------

### **Vedlegg**

Brev til ordførere på Nord-Jæren .....	28
Brev til Samferdselsdepartementet.....	30
Oversikt over bompengeprojekter.....	33

## FAKTA OM GASS

Vi skiller mellom naturgass fra fossile kilder og biogass fra fornybare kilder.

Begge gassene består i hovedsak av metan. De vil fungere likt i en forbrenningsmotor, men utslippene målt fra "well to wheel" vil være svært forskjellige.

Ved kontroll langs vei vil det ikke være mulig å avgjøre om en drivstofftank inneholder naturgass eller biogass.

**Biogass** brukes i følgende to former:

### **CBG (Compressed Biogas)**

Komprimert biogass er ved bruk i transportbransjen trykksatt til mellom 200 og 250 bar.

CBG brukes ofte på kjøretøy med korte ruter, eks: renovasjonsbiler. CO2 reduksjon sammenlignet med diesel: Ca. 70 – 100%.\*

### **LBG (Liquefied Biogas)**

Flytende biogass er nedkjølt til -162 grader Celsius. Volumet er da redusert ca. 600 ganger. LBG har høyere energitetthet enn CBG, og egner seg godt for lastebiler som skal kjøre langt og/eller trekke tungt. CO2 reduksjon sammenlignet med diesel: Ca. 80 – 100%.\*

**Naturgass** finnes også i komprimert og flytende form:

### **CNG (Compressed Natural Gas)**

CO2 reduksjon sammenlignet med diesel: Inntil 10%.\*

### **LNG (Liquefied Natural Gas)**

CO2 reduksjon sammenlignet med diesel: Inntil 20%.\*

\*Tall hentet fra [Volvo Trucks](#)

## Oppsummering

Pilotprosjektet har vært konkret rettet mot to forskjellige transportkorridorer i nord og vest. Målet har vært å etablere og øke utbyggingstakten av fyllestasjoner for flytende biogass (LBG) på begge strekningene, slik at utslippene fra transportbransjen raskt kan reduseres.

Det har vært ulik grad av måloppnåelse i de to korridorene. På Vestlandet er nødvendig infrastruktur åpen og tilgjengelig innen sommeren 2025. I Nord-Norge har mangel på lokalprodusert biogass forsinket utbyggingen. Prosjektet har likevel ført til at en større utbygging raskt kan igangsettes, når lokal biogass blir tilgjengelig.

**Biogasspiloten må samlet sett regnes som svært vellykket. Dette fordi flere av delmålene er innfridd og hovedmålet om infrastruktur nås på én av to strekninger.**

Prosjektet har samlet og engasjert et stort antall aktører. På tvers av hele verdikjeden knyttet til transport, har prosjektet gitt økt kunnskap og forståelse for produksjon og bruk av biogass.

**Biogass har nå blitt et reelt alternativ for flere transportører og vareeiere.**

Det har blitt avdekket flere barrierer og problemstillinger som bør jobbes videre med i fremtiden. Spesielt trekker vi frem behovet for økt biogassproduksjon i Norge og biogassens rolle i et beredskapsperspektiv.



*Aktiv kontakt med lokale bransjeaktører har vært viktig. Her er Bjørn Røst Kjærmo (GLP) og Rune Herje (REMA Distribusjon) på vei til Førde for å arrangere informasjonsmøte.*

Foto: Samantha Digre / Molgas Energy Group

## Bakgrunn og fakta

### Prosjektet

I perioden januar 2022 til april 2023, ledet Ahlsell AS et pilotprosjekt i regi av Grønt Landtransportprogram (GLP). Prosjektet ble kalt "*Forsering av produksjon og distribusjon av biogass til veitransport og anlegg*".

Ahlsell la frem sluttrapport for dette i 2023.

Juni 2023 godkjente medlemsmøtet i GLP at Rema Distribusjon Norge AS skulle overta prosjektansvaret etter Ahlsell. Det ble samtidig vedtatt at prosjektperioden skulle forlenges ut 2024.

GLP og Rema Distribusjon utarbeidet nye mål, og prosjektet fikk navnet "*Skalering av biogasskorridorer for tunge lastebiler*". Piloten ble lansert på GLPs arrangement under Arendalsuka 2023.

Prosjektene som har vært ledet av Ahlsell og Rema Distribusjon har under arbeidet blitt omtalt som fase en og to av "Biogasspiloten".

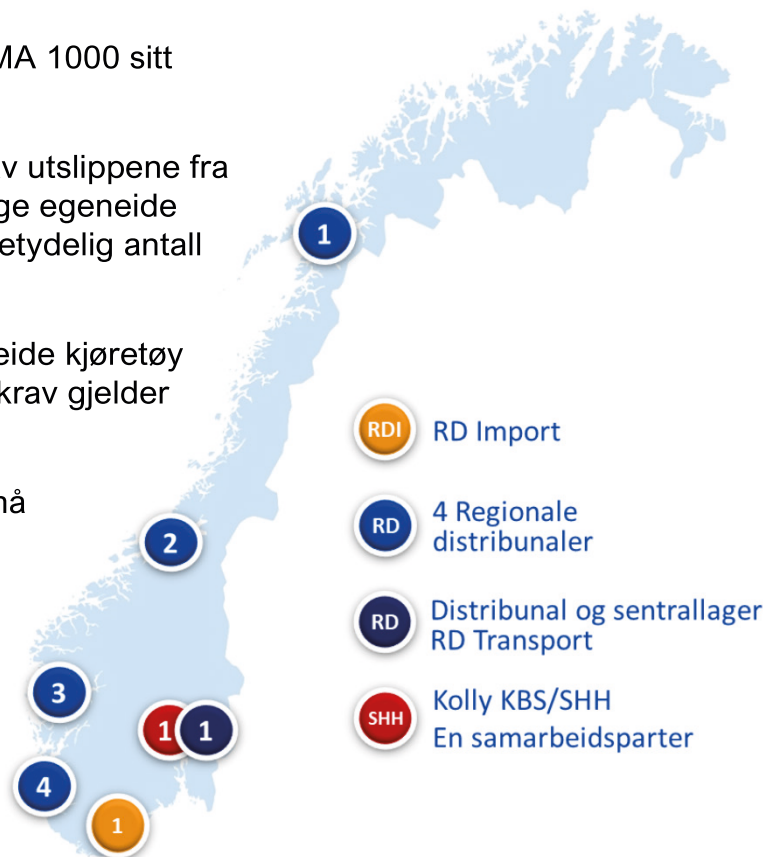
### Piloteieren

REMA Distribusjon Norge AS løser REMA 1000 sitt transportbehov.

Varetransport på vei utgjør i dag 85% av utslippene fra REMA Distribusjon. Selskapet har mange egneide tunge kjøretøy, og leier i tillegg inn et betydelig antall kjøretøy fra eksterne transportører.

Innen utgangen av 2026 skal alle egneide kjøretøy være nullutslipp eller biogass. Samme krav gjelder for all fast innleid transport innen 2030.

Skal REMA Distribusjon nå egne mål, må innleide transportører også lykkes. Selskapet arbeider derfor aktivt for å gjøre det enkelt å kutte utslipp.



## Prosjektledelse

Biogasspiloten har vært ledet av Rune Herje, som i prosjektperioden var transportdirektør i REMA Distribusjon.

Ved oppstart ble det etablert en kjernegruppe som prosjektleder hadde tettere kontakt med enn øvrige prosjektdeltakere.

I tillegg til GLP bestod gruppen av:

- Steinar Karlsen, administrerende direktør i Litra Gass AS
- Lene Knutsen Langrusten, innkjøpssjef logistikk i TINE SA
- Monika Solberg, sjef for medlemssenter og inntransport i Nortura SA

GLPs arbeid i form av tilrettelegging og støttefunksjoner har vært avgjørende for prosjektets fremdrift og resultat. REMA Distribusjon ønsker spesielt å fremheve:

- Organisering av fysiske møter i de valgte transportkorridorene.
- Innspillsmøte med representanter fra Klima- og Miljødepartementet, Samferdselsdepartementet, Miljødirektoratet, Statens vegvesen og Enova.
- Engasjement, møter og brevskrivning knyttet til bompengefritak for tunge gasskjøretøy.

Daglig leder i GLP, Ingelin Noresjø, kommunikasjonsrådgiver Thor Morten Wangen og analytiker Simen Narum har alle bidratt inn i prosjektet ved behov.

Seniorrådgiver, Per Harbø, har fulgt prosjektet fra planleggingsfasen til slutføring.

Rådgiver og partneransvarlig, Bjørn Røst Kjørmo, har ledet det operative arbeidet underveis, samt designet og slutført rapport.

## Engasjement

55

personer har vært aktive på digitale møter.

29

virksomheter deltok gjennom hele prosjektperioden.

64

virksomheter og organisasjoner har vært representert på fysiske møter.

## Mål

Pilotprosjektets hovedmål:

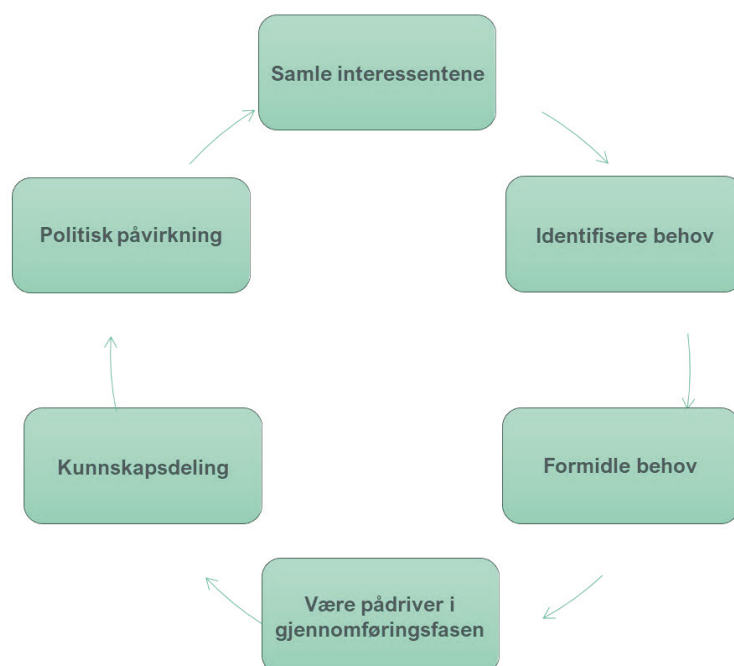
**"Å raskt gjøre det mulig å kjøre biogasslastebiler på definerte strekninger, på en økonomisk og leveransesikker måte."**

Andre mål var å:

- Oppnå synergier med øvrige biogass-initiativ i GLP-nettverket.
- Vise effekter av at en verdikjede samhandler.
- Gjøre det trygt å velge biogass som drivlinje.

## Arbeidsprosess

For å nå målene, ble følgende arbeidspakker definert:





## Samle interessentene

### Oppstartsmøte i Oslo

Med utgangspunkt i Grønt landtransportprogram sin medlems- og partnermasse, inviterte prosjektledelsen til oppstartsmøte i september 2023. Interessen var stor, og det lyktes å samle hele verdikjeden.

Aktørene ved oppstart fordelte seg som følger:

- 3 kjøretøyprodusenter
- 5 interesse- / medlemsorganisasjoner
- 5 gassleverandører og/eller fyllestasjonsutbyggere
- 15 transportkjøpere og/eller transportører/lastebileiere

### Resultat

Energigass Norge presenterte en samlet oversikt over eksisterende og planlagt infrastruktur for biogass.

Fyllestasjonsutbyggerne utdypet hva som skal til for at investeringsbeslutninger om fyllestasjoner blir tatt.

Det kom tydelig frem at et lokalt kundegrunnlag er viktig, både med tanke på investeringsbeslutninger og for problemfri drift knyttet til selve fylleprosessen. Pumper for flytende biogass krever regelmessig bruk.



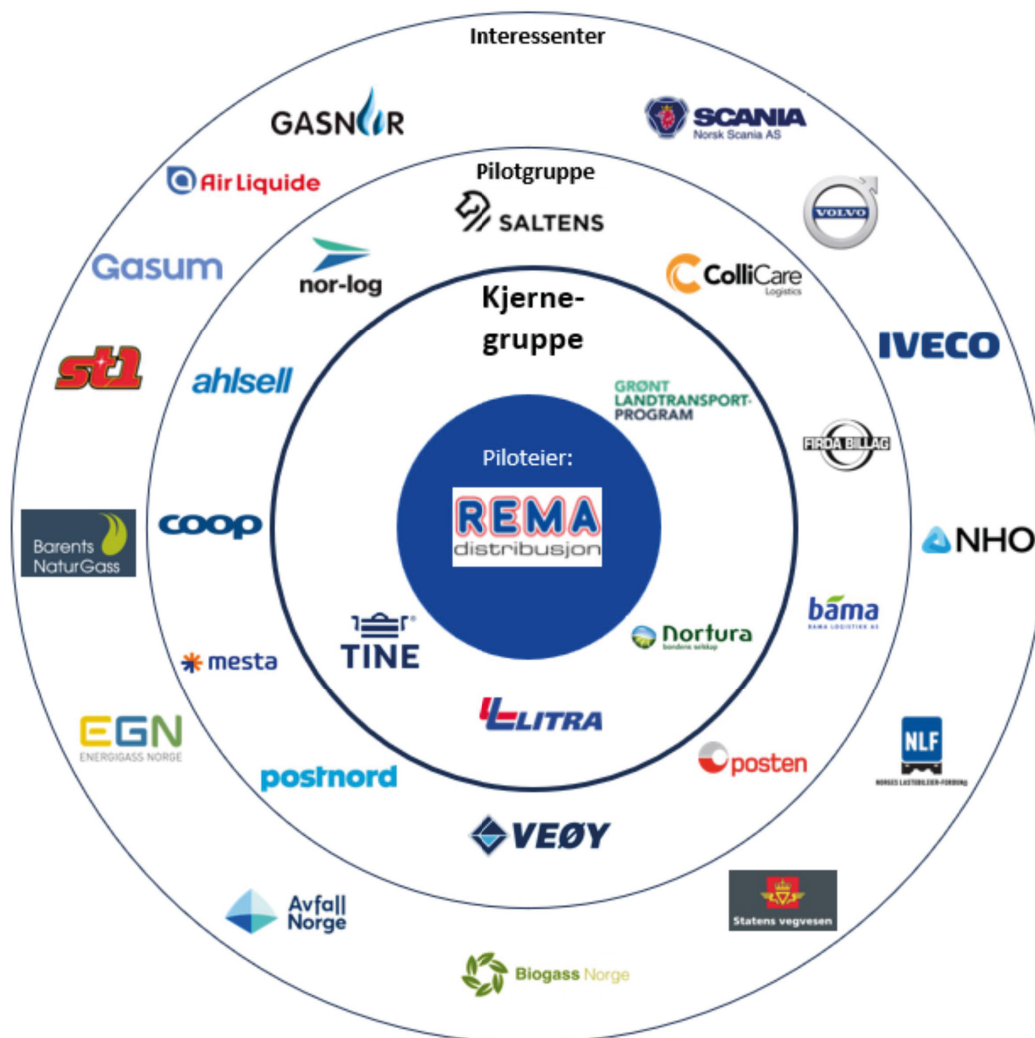
*22 representanter fra 19 ulike virksomheter var til stede da prosjektet startet.*

Foto: GLP

**Opplysninger som kom frem på oppstartsmøtet, var avgjørende for senere valg av arbeidsmetoder. Fysiske møter i begge transportkorridorene ble planlagt og målet for møtene var å skape engasjement blant lokale transportfirma og transportkjøpere.**

Den fysiske samlingen førte til nettverksbygging, kunnskapsdeling og behovsavklaringer.

I tillegg til kjernegruppen, ble det med utgangspunkt i oppstartsmøtet etablert en pilotgruppe og en gruppe for øvrige interessenter etter følgende modell:



I pilotgruppen og kjernegruppen finner vi en rekke transportkjøpere og transportører som biogass kan være aktuelt for.

Interessentene i ytterste ring er tilbydere av biogass, teknisk utstyr eller kompetanse. Disse har alle en interesse av at de andre aktørene lykkes med satsing på biogass.

(Underveis i prosjektet ble Coops posisjon erstattet av Felleskjøpet.)

## Identifisere behov

Flere pilotdeltakere kutter utslipp ved bruk av togtransport og el-lastebiler.

På strekninger hvor disse to alternativene ikke er hensiktsmessig eller mulig å benytte, er det ønskelig å løfte frem biogass som løsning. Utslipp av CO2 vil reduseres med ca. 80-100 prosent (avhengig av kjøretøy) ved overgang fra diesel til flytende biogass.

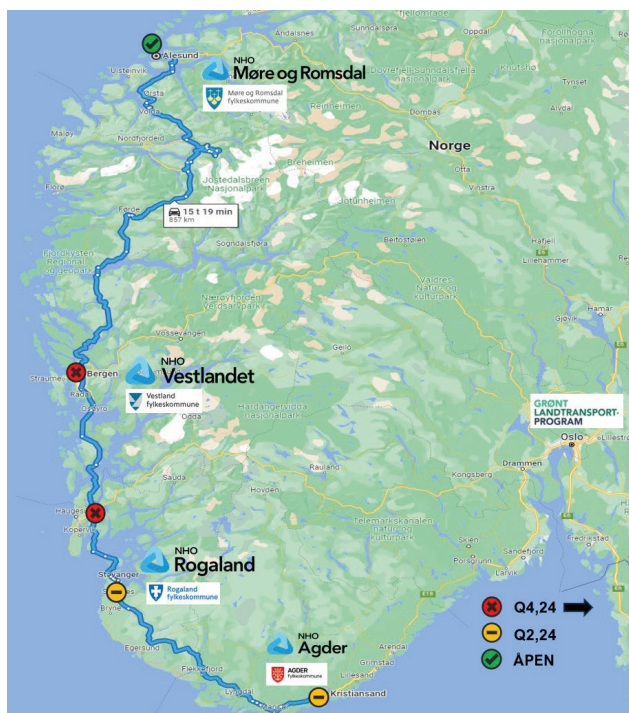
Strekningene:

- Kristiansand – Bergen – Ålesund (E39)
- Fauske – Alta (E6)

ble på bakgrunn av dette valgt ut som målstrekninger for pilotprosjektet.

Langs begge strekninger er det manglende jernbaneinfrastruktur, manglende ladeinfrastruktur og store godsmengder som fremføres på vei.

I prosjektet omtales strekningene som "*Korridor Vest*" og "*Korridor Nord*".

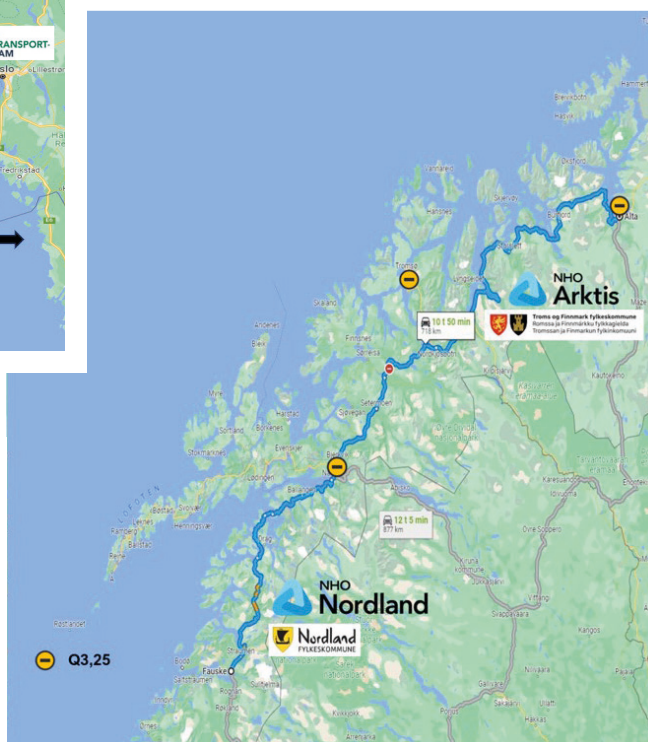


### Korridor Vest

- 855 kilometer
- Fyllestasjoner ved prosjektstart:
  - 1 åpnet (Ålesund)
  - 4 planlagt (Kristiansand, Sandnes, Aksdal og Bergen)

### Korridor Nord

- 716 kilometer
- Fyllestasjoner ved prosjektstart:
  - 0 åpnet
  - 3 planlagt (Bjerkvik, Tromsø og Alta)



## Formidle behov / Være pådriver i gjennomføringsfasen

### Informasjonsmøte i Narvik

Konsulent- og rådgivningsselskapet, Transportutvikling AS, var arrangør av konferansen "Transport fra kyst til marked" i Narvik den 15. og 16. november 2023.

Med over 100 påmeldte deltakere, var allerede hele verdikjeden samlet. Flere lokale og sentrale politikere var også satt opp som debatt deltakere på konferansens siste dag.

Umiddelbart i etterkant av konferansen arrangerte piloten et møte der de samme deltakerne var invitert. Over 40 personer var til stede.

Gjennom innlegg og samtaler på scenen, ble transportbransjens behov og ambisjoner synliggjort. Det ble også belyst hvilke muligheter som kunne åpne seg for næringslivet i nord, både med tanke på produksjon og bruk av biogass.

### Resultat – startskudd for debatt

Samlingen i Narvik resulterte i en positiv forventning til en raskere og mer omfattende utbygging i nord enn tidligere planlagt.

### I ettertid viste det seg at møtet ble en utløsende faktor for en viktig debatt. Kunne man i en overgangsperiode mikse biogass og naturgass?

For å forstå bakgrunnen for forslaget, er det viktig å kjenne til historikken knyttet til Rå Biopark og Barents NaturGass.

**Under arbeidspakken "Kunnskapsdeling" har vi oppsummert bakgrunnen for og resultatet av debatten i en egen rammesak.**

## Korridor Nord (E6)

### Fauske – Alta, 716 km

Nordlandsbanen har sitt endestopp i Bodø, ca. 53 kilometer vest for Fauske. Det er derfor ikke mulig å frakte gods med tog videre nordover til Alta, som med sine 22.000 innbyggere er Finnmarks største by.

E6 knytter sammen de to byene. Langs veien passeres flere strategiske knutepunkt: (km. fra Fauske i parentes)

### Narvik/Bjerkvik (260)

Posten Bring og REMA 1000 har store terminaler i Bjerkvik. Her passerer mye godstrafikk som skal til/fra Narvik Havn eller til/fra Lofoten, Harstad og videre nordover mot Tromsø.

### Setermoen (320) og Bardufoss (350)

Begge steder har store militærleirer, og genererer betydelig sivil godstransport.

### Nordkjosbotn (410)

Knutepunkt for trafikk som skal videre på E8 til Tromsø (72 km).

### Skibotn (455)

Knutepunkt for trafikk som skal videre på E8 mot Finland/Sverige

## **Informasjonsmøte i Førde**

I 2023 gav flere fyllestasjonsutbyggere for biogass uttrykk for at det var vanskelig å nå gjennom til lokal transportbransje på Vestlandet. Forsøk på kontakt angående tomter og/eller fremtidig bruk av gass ble ofte raskt avvist.

For å gjøre det trygt å velge biogass, var det viktig å vise mindre aktører at flere store tør å satse.

Området Førde/Skei ble av flere løftet frem som en viktig lokasjon for en fyllestasjon. Dette er et knutepunkt for nord-sør trafikk langs E39, og for øst-vest trafikk via RV5 og E16. Det ble derfor tatt initiativ til et fysisk møte om biogass i Førde.

For å nå ut til lokal transportbransje, sto det Førde-baserte selskapet Firda Billag og datterselskapet Transferd for invitasjonene.

I november 2023 samlet vi totalt 27 representanter fra 22 ulike virksomheter til møte. Ca. 60% av de fremmøtte representerte lokale transportbedrifter.

Målet var å spre kunnskap om biogass, slik at lokale transportører ble klar over mulighetene. Forhold knyttet til produksjon, bruk, utslippskutt, kjøretøyteknologi og økonomi ble godt belyst.

## **Resultat - umiddelbar holdningsendring**

Samtlige tre biogassleverandører som hadde vært til stede, meldte om en bedre dialog med det lokale markedet i etterkant. Prosesser med forhandlinger om lokasjoner og investeringsbeslutninger skjøt fart.

**Juni 2024 offentliggjorde Gasum at selskapet åpner fyllestasjon langs E39, på Mo like utenfor Førde, innen sommeren 2025. Det var ikke planlagt fyllestasjon i dette området da prosjektet startet.**

## **Korridor Vest (E39)**

**Kristiansand – Ålesund, 855 km**

Strategiske knutepunkt:  
(km. fra Kr.Sand i parentes)

**Kristiansand Havn (0)**  
Ferjeforbindelse til/fra  
Hirtshals.

**Ganddal Godsterminal (210)**  
Endestopp for godstog til/fra  
Oslo/Drammen

**Risavika og Dusavik (230)**  
Forsyningsbaser for PMV\*.

**Aksdal/Haugesund (305)**  
Trafikk fra/til E134  
Oslo/Drammen.

**Bergen (440)**

- Endestopp for godstog til/fra Oslo.
- Trafikk til/fra E16 eller RV7 til Oslo.
- Trafikk til/fra Coast Center Base på Ågotnes.  
(Forsyningsbase for PMV\*.)

**Førde (605)**  
Trafikk til Fjord Base AS i Florø.  
Norges største forsyningsbase  
for PMV\*.

**Skei (650)**  
Trafikk til/fra RV5 og videre på  
E16 til/fra Østlandet/Innlandet.

**Stryn (727)**  
Trafikk til/fra E15 Øst/Vest

\*PMV = petroleumsrelatert og maritim virksomhet



*Gjennom REMA og GLP sin pilot ble det avdekket et behov for en biogass-stasjon i Førde. Dette var noe vi i Gasum ønsket å realisere.*

*Vi er stolte av at vi i løpet av juni 2025 åpner en ny fylllestasjon på Moskog utenfor Førde, med både LBG og CBG. Strategisk ligger Førde langs E39 og vil binde Bergen med Ålesund der vi allerede har åpnet.*

*Pilotprosjektet har gjort at flere aktører nå er kjent med at det kommer en biogass-stasjon i Førde.*

Jogeir Munkeby  
Sales Manager  
Gasum AS

## **Kunnskapsdeling – korridor nord**

**Et pilotarbeid i regi av GLP leder både til viktige diskusjoner og utvikling av ny kunnskap og nye tiltak. Debatten om blanding av naturgass og biogass til bruk i tungtransporten ble høyaktuell i nord.**

### **Etablering av Rå Biopark**

Den 11. februar 2022 besluttet seks interkommunale avfallsselskaper å etablere Rå Biopark. Formålet med selskapet var å etablere et produksjonsanlegg for biogass i Skibotn i Storfjord kommune.

Anlegget var planlagt for et årlig mottak på ca. 60.000 tonn organisk avfall fra en rekke kommuner i Nordland, Troms og Finnmark. I tillegg til matavfall fra husholdninger, skulle Rå Biopark motta organisk avfall fra næringer som bryggeri, industri, fiske, oppdrett, landbruk, kommunalt slam med mer.

Biogassproduksjonen hadde planlagt oppstart i andre halvdel av 2025 og skulle nå full kapasitetsutnyttelse i 2028.

I slutten av mai 2022 fikk Rå Biopark tildelt 14,4 millioner kroner i støtte fra Enova til etablering av tre fyllestasjoner for flytende biogass. Disse skulle etableres i Alta, Tromsø og Bjerkvik.

Ett år senere, i mai 2023, inngikk Rå Biopark en intensjonsavtale om salg og distribusjon av biogass med Barents NaturGass. Avtalen innebar et samarbeid om utbygging av et fyllestasjonsnettverk i Nord-Norge. Nå var det altså BNG som skulle være utbygger av stasjonene som tidligere var tildelt støtte.

### **Utsatt og flyttet**

I august 2024 ble det bestemt at etableringen av Rå Biopark skulle flyttes fra Skibotn, i Storfjord kommune, til Botnhågen i Senja kommune.

Årsaken var blant annet at Senja Avfall IKS ble medeier i Rå Biopark AS, og at flyttingen kan medføre en kostnadsreduksjon på over 100 millioner kroner.

Prosjektet har også vokst i størrelse, og anlegget vil nå dimensjoneres for å behandle 75 000 tonn organisk avfall i året. Produksjonen er anslått til 70 GWh, noe som utgjør ca. 12 prosent av Norges forbruk av biogass.

Endring av de opprinnelige planene medførte at det måtte gjennomføres en ny anbudsrunde. Oppstart av bygging av biogassanlegget er nå planlagt til høsten 2025, med forventet ferdigstilling første kvartal 2027.

Dette er status for Rå Biopark sitt anlegg når GLPs biogasspilot avsluttes. Samtidig er grunnlaget lagt for raskt å komme i gang med etablering av fyllestasjoner. Barents Naturgass har gjennom pilotprosjektet fått økt kunnskap om kundegrnnlaget i Nord-Norge.



***Biogasspiloten har gitt Barents NaturGass AS bedre innsikt i hvor fyllestasjoner for biogass burde plasseres for å bedre møte brukernes behov.***

***I tillegg har biogasspiloten bidratt til kontakt med fremtidige brukere av fyllestasjoner for å underbygge investeringsbeslutninger.***

**Stig Ove Hjelmevoll  
Direktør for forretningsutvikling  
Barents NaturGass AS**



### **Barents NaturGass**

At aktører som REMA, Nortura, Tine og Nor-log viste stor interesse for biogass i nord, sendte et tydelig signal om hvor viktig det var å få fortgang i utbyggingen av fyllestasjoner. BNG responderte på dette.

På møtet i Narvik, var BNG tydelige på at de første fyllestasjonene teknisk sett kunne bli satt i drift allerede i Q4 2024. Dette forutsatt at kundegrunnlaget var til stede og at det var gass tilgjengelig.

BNG ville selv bidra ved at 25 vogntog som gikk i trafikk for dem, skulle fases over på biogass.

I ukene etter møtet i Narvik, arrangerte Grønt Landtransportprogram flere digitale møter mellom Barents NaturGass og andre aktører i prosjektet. Her ble følgende tema diskutert:

- Plassering av fyllestasjoner
- Tidshorison for bygging av fyllestasjoner og anskaffelse av gasskjøretøy
- Tentativ opptrapping av gasskjøretøy
- Prisbilde LBG/LNG

BNG innledet deretter konfidensielle forhandlinger med mulige kunder.

I desember 2023 offentliggjorde BNG at de nå planla totalt 8 fyllestasjoner for biogass i nord. Litt senere kom også den niende på kartet. Planen var etablering på følgende lokasjoner fra sør mot nord, i følgende prioriteringsfølge:

- Nordkjosbotn (1)
- Bjerkvik/Narvik (1)
- Fauske (2)
- Alta (2)
- Tana Bru/Kirkenes (3)
- Mosjøen (4)
- Sandnessjøen / Mo i Rana (4)
- Sortland (5)
- Tromsø (5)

### **Enovas tidligere støtteordning til biogass-fyllestasjoner**

Siste frist for å søke støtte til bygging av biogassfyllestasjoner, gikk ut 15. februar 2022.

Støtteordningen var altså avviklet lenge før debatten om miksing av LNG og LBG oppsto i pilotprosjektet.

For å synliggjøre at blanding av gasstyper ikke var en ny idé, tar vi med følgende utdrag fra Enovas tidligere søknadskriterier for biogasskjøretøy og utbygging av fyllestasjoner:

- 2b: *"Søker må forplikte seg til at minst 50% av kjøretøyets energibruk vil være biogass."*
- 3a ii: *"(...) For søknader om støtte til fyllestasjoner for biogass må søker forplikte seg til at minst 2/3 av levert energi fra fyllestasjonen vil være biogass."*

Det er ikke spesifisert om dette blandingsforholdet skal være oppfylt til enhver tid eller totalt i løpet av en tidsperiode.

(Kilde: Enova)

## Kan vi mikse biogass og naturgass?

Prisen på gass er i stor grad avgjørende for transportørene.

Som følge av manglende lokal produksjon, måtte Barents NaturGass importere biogass for å levere etterspurte volum. På grunn av transport over lange avstander, ville dette føre til en høyere pumpepris enn de fleste aktørene var villige til å inngå avtaler om.

På bakgrunn av dette, foreslo Barents NaturGass en unntaksordning i nord. Overgangsløsningen som ble skissert, var at man mikset importert biogass med naturgass fra Melkøya. I 2025 skulle 51% av volumet være biogass. Deretter skulle det trappes gradvis opp til 100% biogass i 2030, i takt med økt produksjon i Rå Biopark. Det var også ønskelig å kunne bruke naturgass som back-up for biogass ved dokumenterte driftsforstyrrelser i innkjøringsperioden hos Rå Biopark.

Det ble antatt at miksing av LNG og LBG kunne føre til:

- Konkurransedyktig pumpepris sammenlignet med diesel.
- Rask utbygging av fyllestasjonsnettverk.
- Raskere innfasing av tunge gasskjøretøy.
- Sikre nødvendige gassvolum frem til Rå biopark produserte for fullt.
- Gradvis større og større utslippskutt.



Foto: GLP

### *Hvorfor møtte forslaget motstand?*

Både naturgass og biogass består hovedsakelig av metan (CH<sub>4</sub>). Ved kontroll av fyllestasjoner eller kjøretøy, vil det være umulig å avgjøre hvilket blandingsforhold det er på tanken.

Aktører i biogassbransjen, og ikke minst deres interesseorganisasjoner, har brukt mye ressurser på å synliggjøre biogass som en av de varige løsningene for utslippskutt i transportbransjen. Det er etablert en enighet om at det på fyllestasjoner i Norge skal omsettes biogass. Dette har vært avgjørende for at bransjen fikk gjennomslag for et generelt bompengefritak for tunge gasskjøretøy.

Grønt landtransportprogram gjennomførte i begynnelsen av januar 2024 møter med Biogass Norge, Statens vegvesen, Enova og Miljødirektoratet angående mulighet for miksing av LNG og LBG i nord. Det var også løpende dialog med Energigass Norge og flere av transportørene som deltok i pilotprosjektet.

Det var enighet om at produksjonen av biogass i Norge er for lav. Statens vegvesen uttrykte også bekymring for at det kan bli generell mangel på biogass til transportbransjen, dersom innfasingstakten av gasskjøretøy fortsatte i samme takt som i 2023.

Risikoen ved å blande LNG og LBG ville være at:

- Tilliten mellom biogassbransjen og myndighetene svekkes.
- Forutsetningene for bomfritaket forsvinner.
- Utslippskuttene reduseres.
- Biogassens rolle som en av fremtidens løsninger kan trekkes i tvil.
- Økt produksjon av biogass utsettes eller blir ulønnsom, fordi man dekker etterspørselen med naturgass.

Den 7. mars 2024 ble det avklart at Barents NaturGass ikke kommer til å mikse LNG og LBG. Bli det åpnet fyllestasjoner i Nord-Norge før Rå Biopark kan levere, skal disse driftes med biogass fra annet sted i inn- eller utland.

Det var gode argumenter både for og mot miksing av gass. Meningene var og er delte. Det er til nå ikke igangsatt bygging av biogassfyllestasjoner i Nord-Norge.

## Kunnskapsdeling – korridor vest

**I vest har bompenger og lokasjonsvalg vært de store diskusjonstemaene.**

Biogassaktørene har hatt Vestlandet under lupen i flere år. De har planlagt utbygginger, men opplevd lite interesse fra lastebileiere og transportører.

Biogasspiloten har bidratt til at dette nå har snudd. Med målrettet samling av interessenter og kunnskapsdeling om biogass, oppnådde man at investeringsbeslutninger ble tatt.

### Lokasjonsutfordringer i Bergen

Det er ikke ønskelig at tungtrafikk må kjøre lange omveier for å fylle biogass.

Samtidig er det utfordrende å finne arealer som ligger tett inntil E39. Dette er spesielt krevende i Bergensområdet. Her fører lokalt kjøremønster, gjennomgangstrafikk og stedets geografi til store utfordringer med lokal luftforurensing.

Flere av fyllestasjonsutbyggerne som deltok i prosjektet har jobbet med å lande en lokasjon i Bergensområdet, uten å lykkes.

Det er bred enighet om et behov for en fyllestasjon nord for bykjernen, men det har vist seg utfordrende å finne tomter som tilfredsstillere kravene til areal, regulering og pris. I disse områdene foregår i tillegg reguleringsarbeid knyttet til forlengelse av bybanen, noe som skaper ekstra stor usikkerhet.



*Det ble høytidelig snorklipping under den offisielle åpningen av Gasums fyllestasjon i Kristiansand, 19. juni 2024. Snorklipping blir det mer av langs Vestlandet i 2025.*

F.v.: Jogeir Munkeby, salgssjef i Gasum, varaordfører i Kristiansand kommune Charlotte Beckmann Finnestad, NLFs administrerende direktør Knut Gravråk og Ingelin Noresjø, daglig leder i Grønt Landtransportprogram. (Foto: GLP)

**Gasnor (Molgas Energy Group) har i løpet av prosjektperioden lyktes med å etablere en fyllstasjon for både flytende og komprimert biogass på Flesland, sør-vest for sentrum. Stasjonen blir offisielt åpnet i april 2025.**

Selv om dette ikke er den foretrukne plasseringen for gjennomgangstrafikk på E39, er stasjonen strategisk viktig for å sikre et sammenhengende fyllstasjonsnettverk langs Vestlandet.

### **Manglende insentiver**

Enovas støtteordning for biogasskjøretøy ble avsluttet 31. mai 2023. Med dette forsvant et viktig økonomisk insentiv for å velge biogass fremfor diesel.

Langs E39 har det nylig blitt ferdigstilt eller påbegynt store veiutbygginger. Dette har ført til vesentlig økte bompengekostnader. Fritak for tunge gasskjøretøy kan derfor være en utløsende faktor for å velge bort diesel.

I pilotarbeidet har vi jobbet aktivt med å spre kunnskap om viktigheten av dette. Vi omtaler arbeidet i avsnittet om politisk påvirkning.



Foto: GLP

## Politisk påvirkning

Det tidligere gjennomførte pilotprosjektet ledet av Ahlsell, samt dette prosjektet, bidro til å samle biogassbransjen om felles budskap.

## Økt produksjon i Norge

Biogassbransjen fremsto tidligere som fragmentert. Gjennom pilotprosjektet ble særinteresser lagt til side, og GLP utarbeidet et "Biogassnotat" som hele bransjen samlet seg bak. Hovedbudskapet var behov for økt biogassproduksjon i Norge.

Biogass Norge tok i forlengelsen av dette initiativ til et enda bredere arbeid med en felles biogass-plattform. Dette arbeidet ble presentert for Klima- og miljødepartementet og Landbruksdepartementet høsten 2024, noe som førte til politisk gjennomslag.

**I desember 2024 tildelte Enova over 500 millioner til etablering av produksjonsanlegg for biogass i Norge. Dette er den største enkeltbevilgningen til biogass noensinne, og den første på over fem år.**



***Med Enovas og regjeringens satsing på biogass vil vi se en skalering av produksjonen de neste årene. Det lover bra for tungtransporten som etterspør biogass.***

**Pia Farstad von Hall  
Daglig leder  
Biogass Norge**

## **Bompengefritak**

Stortinget har vedtatt et generelt bompengefritak for tunge gasskjøretøy. Dette må følges opp av lokale vedtak for hvert enkelt bomprosjekt.

Energigass Norge har ledet et arbeid hvor målet har vært å informere og påvirke bompengeselskap, fylkeskommuner og kommuner til å fatte lokale vedtak.

Grønt landtransportprogram, Norges Lastebileierforbund, Litra og REMA Distribusjon har arbeidet systematisk med kontaktarbeid. Det har blitt sendt brev og avholdt fysiske møter med flere fylkeskommuner, kommuner og sekretariat i flere bypakker (Vedlegg I).

I oktober 2024 ble det sendt brev til samferdselsdepartementet (Vedlegg II). Her oppfordret man samferdselsministeren til å tydeliggjøre forventningen om at biogassbiler skal gis bomfritak. Dette i tråd med føringer fra Stortinget.

Flere steder hvor det ikke er innført fritak, begrunnes dette med økonomisk svikt i bomringen. Dette som følge av fritak for elektriske nyttekjøretøy og personbiler.

**Det er i dag fritak i 14 bomprosjekter (160 bomstasjoner), mens hele 37 bomprosjekter (214 bomstasjoner) ikke har innført fritak (Vedlegg III).**

## **Innspillsmøte**

14. juni 2024 arrangerte GLP et innspillsmøte mellom aktører som har ledet pilotprosjekter og representanter fra KLD, Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Enova og Miljødirektoratet.

Foreløpige resultater fra biogasspiloten ble her presentert og utfordringer ble løftet frem.



Kunnskapsdeling i praksis!

Samtlige aktører som deltok på innspillsmøtet ga i etterkant positive tilbakemeldinger om at møtet hadde vært nyttig. (Foto: GLP)

## RESULTATER

Å drive et pilotarbeid gjennom Grønt landtransportprogram skal gi både kunnskap og utløse handling fra deltakerne. Målet er å kutte utslipp fra transportsektoren.

Samordningen av arbeidet gjennom GLP har utløst resultater på relativt kort tid. Verdien av kunnskapsdeling og nettverksbygging på tvers av hele verdikjeden er ikke enkelt å måle. Vi kan likevel slå fast at prosjektet har ført til:

- Ringvirkninger i form av bedre kommunikasjon, samhandling og forståelse for ulike aktørers barrierer og behov.
- Felles og vedvarende engasjement for bompengefritak og forutsigbare rammebetingelser.
- Åpning av 5 nye fyllestasjoner i korridor vest før Q3 2025.
- Høyere utbyggingstakt på vegstrekninger til/fra prosjektkorridorene.
- Økt kunnskap og engasjement om biogass i transportbransjen.
- Mer oppmerksomhet og omtale av biogassløsninger i media.
- Bedre samarbeid på tvers av bransjer.
- Barrierer knyttet til produksjonsvolum ble avdekket og Enova bevilget rekordstort beløp til produksjon.
- Realitetsorientering knyttet til bransjeinteresser, politikk, prissensitivitet, beredskap, import m.m.

**Biogass har nå blitt et reelt alternativ for flere transportører og vareeiere, og salget av biogasslastebiler øker. Dette gjør at det raskt kuttes utslipp i transportbransjen.**

Flere av deltakerne i prosjektet har satset stort. PostNord har eksempelvis doblet antallet biogasslastebiler i løpet av prosjektperioden. Hele 61,5 prosent av selskapets egneide bilpark kjører nå på biogass.

I kategorien "Lastebiler over 16 tonn", var 19,2 prosent av nyregistreringene i 2024 utslippsfrie kjøretøy. Av dette utgjorde biogasslastebiler 11,6 prosent. For januar og februar 2025 hadde tallet for biogasslastebiler økt til 13 prosent.



## Nord

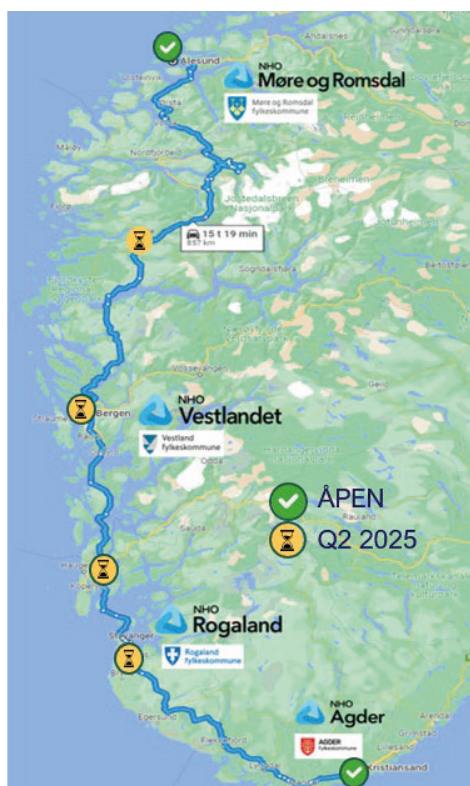
I løpet av prosjektperioden oppnådde man sammenlagt en rekke positive resultater:

- Transportører og vareeiere kartla fremtidige behov for biogass.
- Barents NaturGass utvidet sine utbyggingsplaner fra 3 til 9 fyllestasjoner.
- Kundegrunnlag er etablert for flere av de planlagte lokasjonene.
- Produsenter, distributører, vareeiere og transportører arbeidet samlet med felles målsetninger.
- Muligheter og problemstillinger knyttet til miksing av biogass og naturgass ble løftet frem og debattert. Det ble besluttet å ikke jobbe videre med en slik løsning.



## Vest

Prosjektet anses svært vellykket i korridoren, med følgende resultater:



- Bedre kommunikasjon mellom fyllestasjonsutbyggere og tomteeiere.
- Identifisert behov for fyllestasjon i Førde.
- Gasum åpnet fyllestasjon på Mjåvann utenfor Kristiansand i juni 2024.
- Fyllestasjoner i Sandnes (Gasum), Aksdal (Biogass Energi), Flesland (Gasnor) og Førde (Gasum) er planlagt åpnet innen sommeren 2025.
- Synergier med andre transportkorridorer. Eksempelvis har Biogass Energi åpnet fyllestasjon langs E134 i Seljord, noe som kompletterer stasjonen i Aksdal for Øst-Vest trafikk. Lignende synergier ser vi langs E16 og E18.
- Det har blitt trygt å velge biogass som drivstoff for gjennomgangstrafikk i korridor vest.

### Spørreundersøkelse

28 respondenter svarte på en spørreundersøkelse ved prosjektslutt.

Denne viste at:

82%

av TRANSPORTØRENE som deltok fra start,  
mener pilotprosjektet har gitt ØKT KUNNSKAP  
som kan anvendes i forbindelse med virksomhetens  
INVESTERINGSBESLUTNINGER.

71%

av respondentene, mener pilotprosjektet har bidratt  
i STOR eller SVÆRT STOR grad  
til å løfte frem biogass som én av løsningene  
for utslippskutt i transportbransjen.

75%

av respondentene oppgir at de var  
FORNØYD eller VELDIG FORNØYD  
med TOTALINTRYKKET av pilotarbeidet.

## **VEIEN VIDERE OG ANBEFALINGER**

De viktigste anbefalingene til videre arbeid og mål er:

- Gjenoppta arbeidet i nord.
- Sikre fritak i bomringer og på ferjer.
- Integrasjon av innførte fritak i bompengekalkulatorer og kart.
- Oppdaterte kartløsninger over fyllestasjoner.
- Sikre forutsigbare rammebetingelser – minimum fem års tidshorisont.
- Økt biogassproduksjon i Norge.
- Helhetlig tankegang – bruk biogass der det er mest hensiktsmessig, unngå overinvesteringer.
- Opplysningsarbeid – spre kunnskap om biogass.

**Bruk av biogass i transportbransjen, sett i et beredskapsperspektiv, er et tema som må løftes frem.**

**Distribusjon av matvarer og medisiner, veivedlikehold og ikke minst eventuell evakuering av mennesker, må kunne utføres også ved bortfall av elektrisk infrastruktur.**

**Dersom det blir mangel på biogass, eller etterspørselen i andre næringer øker drastisk, hvor skal da biogassen brukes? Hvem skal prioriteres?**



*Biogasspiloten har for GLP vært ett av de mest konkrete og vellykkede prosjektene vi har gjennomført.*

*Når verdikjeden samles og forstår hverandre, skapes det nye ideer og nye markeder. GLP klarer sammen med prosjektleder å legge til rette for dette, og dermed også redusere utslippene fra transportbransjen.*

Ingelin Noresjø  
Daglig leder  
Grønt landtransportprogram

## VEDLEGG I – BREV TIL ORDFØRERE PÅ NORD-JÆREN

**Tit:**

**Stavanger kommune** v/ordfører Tormod Wilson Losnedal

**Sandnes kommune** v/ordfører Kenny Rettore

**Randaberg kommune** v/ordfører Jarle Bø

**Sola kommune** v/ordfører Janne Rege Stangeland

Oslo, 24.10.24

### **Innføring av bomfritak for tunge kjøretøy med biogass som drivstoff**

Den 15. oktober ble det avholdt et fysisk møte i Stavanger. Initiativtakere var Energigass Norge, Norges Lastebileier-Forbund, NHO Logistikk & Transport og Grønt Landtransportprogram. Representanter fra nevnte aktører, møtte da fylkesordfører Ole Ueland, fylkesvaraordfører, Svein Erik Indbjo og sekretariatsleder Kristine Gramstad Wedler i Bymiljøpakken for Nord-Jæren.

**Hensikten med møtet, var å informere om Stortingets vedtak om obligatorisk bomfritak for tunge gasskjøretøy. Dette anbefales innført snarest, gjennom likelydende vedtak i kommuner og fylkeskommuner.**

Vi ble gjort oppmerksom på at denne saken kan bli tatt opp på møtet i styringsgruppen for bymiljøpakken, allerede den 30. oktober. Med dette brevet vil vi derfor orientere kommunene, som er partnere i bymiljøpakken, om viktigheten av et fritak.

Innen landtransport er det behov for en rask omstilling for å innfri målene om utslippskutt. Transportbransjen består i hovedsak av små og mellomstore bedrifter, hvor bunnlinjen ofte er under fire prosent.

**For å få fart på omstillingen har Stortinget vedtatt at alle nye lastebiler som selges i 2030 skal være hydrogen-, batteri eller biogassdrevet. Slike kjøretøy er vesentlig dyrere i innkjøp enn dagens dieseldrevne lastebiler. Det er derfor avgjørende med drahjelp fra det offentlige, frem til nullutslippsteknologien blir bedre og rimeligere.**

Innen personbilmarkedet, bybusser og varebiler har en kommet langt med en overgang til batteridrift. For lastebiler over 16 tonn viser erfaringene som er gjort til nå, at det må tas i bruk flere løsninger. Dette fordi transportoppdragene er komplekse, og fordi man også må ivareta beredskapsløsninger.

I dag er bruk av biogass den enkleste og raskeste måten å redusere bruk av diesel på. Biogass er fritatt for CO<sub>2</sub>-avgift og veibruksavgift, men det er ingen støtteordninger til verken innkjøp av kjøretøy eller bygging av fyllestasjoner. Prisen på biogass kan konkurrere med diesel, men bilene og driften koster i dag 10 – 20 prosent mer. Disse merkostnadene kan i stor grad kompenseres ved innføring av et bomfritak.

Flere store transportkjøpere har de siste årene tatt til orde for en rask utbygging av biogassfyllestasjoner. I løpet av våren 2025 åpnes flere stasjoner i Sør-Norge, deriblant i

Sandnes og Aksdal i Rogaland. Det vil da være uproblematisk å kjøre langtransport med biogasskjøretøy fra Oslo, via Kristiansand og videre oppover til Ålesund.

**Nå er det avgjørende at det blir nok biogasslastebiler til at fyllestasjonene blir lønnsomme. Innføring av bomfritaket, vil være et viktig signal om at utslippskutt i transportbransjen skal prioriteres. Slike signaler vil være i tråd med regjeringens tungbilsatsing, som foreligger i forslaget til neste års statsbudsjett, NTP og Norges klimamål.**

**Fritak kan bli en utløsende faktor til at lastebileierne tør å investere, og at vi når målene som er satt.**

I Rogaland vil satsing på biogasskjøretøy, også kunne få svært positive ringvirkninger for lokalt landbruk og næringsliv. Biogass som brukes til drivstoff, sikrer at det blir en forutsigbar etterspørsel fra et marked med strenge krav til utslippskutt. Økt etterspørsel vil stimulere til økt lokal produksjon, både på de to anleggene som er i drift, samt på flere som er under planlegging. Biogassproduksjon vil skape arbeidsplasser, samtidig som organisk nærings- og husholdningsavfall kan foredles lokalt. Bruk av husdyrgjødsel i produksjonen, bidrar også til at landbruket kan oppfylle sine utslippskrav, uten at dyretallet reduseres.

Vi håper denne orienteringen var nyttig, og at innføring av fritak ses i en større sammenheng.

**Vi ber om at Stortingets vedtak følges opp, ved å innføre bomfritak for tunge gasskjøretøy i eksisterende og fremtidige bomanlegg i Rogaland.**

Ta gjerne kontakt ved behov for mer informasjon!

Med vennlig hilsen,



*Tiril Stillufdatter Karlsen*  
Tiril Stillufdatter Karlsen  
Fungerende daglig leder  
[tiril@energigass.no](mailto:tiril@energigass.no)



*Ole Kjetil Borsheim*  
Ole Kjetil Borsheim  
Styremedlem NHO LT  
[ole.borsheim@ascoworld.com](mailto:ole.borsheim@ascoworld.com)



*Reidar Retterholt*  
Reidar Retterholt  
Regionsjef – Agder og Rogaland  
[rr@lastebil.no](mailto:rr@lastebil.no)



*Ingelin Noresjø*  
Ingelin Noresjø  
Daglig leder  
[ingelin.noresjo@nho.no](mailto:ingelin.noresjo@nho.no)

## VEDLEGG II – BREV TIL SAMFERDSELSMINISTEREN

Til:

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Kopi:

Statssekretær Tom Kalsås

Politisk rådgiver Jakob Vorren

Oslo, 4. oktober 2024

### OPPFØLGING AV DET INNFORTE BOMFRITAKET FOR TUNGE GASSKJØRETØY

*På vegne av Norges Lastebileier-Forbund, Grønt Landtransportprogram og Energigass Norge.*

Vi viser til Stortingets vedtak 757, 10. juni 2022 om obligatorisk innføring av bomfritak for tunge gasskjøretøy i hele landet, samt spørsmålene fra stortingsrepresentant Liv Kari Eskeland og svarene fra statsråden ([dok. Nr 15:2693](#) og [dok. Nr 15:2755](#)).

Siden vedtaket om bomfritaket ble endelig, og det ble klart hvordan innføringen skulle skje i praksis, har vi hatt kontakt med en rekke bypakker, kommuner og fylkeskommuner. Vi har snakket med fylkesordførere, ledere av samferdselsutvalg, næringskonsulenter og andre for å informere om ordningen. I hovedsak har vi fått positive tilbakemeldinger. Likevel går innføringen tregt, og nå trenger vi hjelp for å komme videre.

Dagens status synliggjøres i svarene Liv-Kari Eskeland har mottatt. I det første svaret ble strekningene der fritaket er innført, listet opp. I svaret på oppfølgingsspørsmålet ble listen over strekninger der bomfritaket ikke er innført, beskrevet. Den siste listen er mye lengre enn den første.

### Rabatt til privatbiler forsinker omstillingen

I det siste har vi merket en sterkere motstand mot innføringen av fritaket. De sviktende inntektene bomselskapene opplever som følge av rabatter til elektriske personbiler, bremser nå utslippskuttene for tunge kjøretøy.

Eksempel på dette ser vi i Bergen kommune. Der har de nylig tatt et aktivt valg om ikke å innføre fritaket. I en e-post til Energigass Norge 23.9.24 skriver politisk rådgiver Sondre Torvanger Hillestad på vegne av byutviklingsbyråd Christine Kahrs (H):

*«Byråden vil berømme dere i Energigass Norge for det utrolig positive arbeidet deres for en mer klimavennlig og bærekraftig transportsektor. Miljøløftet skal imidlertid realisere store og kostbare samferdselsprosjekter de kommende årene, og vi merker allerede konsekvensene av at rabattene for el-biler fører til lavere bompenginntekter enn forventet. Bergen kommune har dermed ikke anledning til å gå inn for ytterligere reduksjoner i bompenginntektene nå.»*

I [Storingsproposisjon 1S \(2023-2024\)](#) vises det til Miljødirektoratets rapport "[Gasslastebiler i bomringen](#)". Her fremheves elektrifisering som nøkkeltknologi for omstilling av

transportsektoren. Samtidig slås det fast at man skal fremme biogasslastebiler der nullutslippsløsninger er lite tilgjengelig eller mindre egnet.

Bergen er et av mange eksempler på et sted med mye gjennomgangstrafikk. Det vil si at kjøretøyene passerer uansett. De tilbakelegger lange distanser, og ferdes gjerne i områder med svært varierende infrastruktur. Dette er derfor en type transport som er vanskelig å elektrifisere. Gjennomgangstrafikken kan ha ledig kapasitet for kortere eller lengre avstander. Ofte utnyttes slik kapasitet underveis, slik at lokale transportoppdrag løses. For å unngå økning i antallet tunge kjøretøy lokalt, må vi passe på at ikke gjennomgangstrafikken mister transportoppdrag, fordi kjøretøyene ikke er elektriske.

#### **Fra "kan" til "skal"**

Vi forstår at det i bompengepolitikken generelt, legges opp til at takstene fastsettes med bakgrunn i lokalpolitiske vedtak. Vi forstår også at man ikke ønsker å påføre eksisterende prosjekter økt økonomisk risiko. Samtidig ser vi at dette nå skaper en stor usikkerhet for den grønne omstillingen i transportbransjen.

Ordningen som brukes for innføringen av det obligatoriske bomfritaket innebærer en valgfrihet. Dette fører dessverre til svært ulik praksis blant regionale bompengeselskap.

Eksempelvis informerte Vegfinans AS alle kommuner og fylkeskommuner i sitt område om det vedtatte fritaket. Dette ga positive utslag og førte til en raskere innføring. Andre regionale bomselskap har blitt forespurt om å gjøre det samme, men svaret er nei. De har henvist til at de ikke er en politisk aktør i denne vedtaksprosessen.

Samferdselsdepartementet opplyste i Prop. 1 S (2022–2023) at det 1. september 2022 ble opprettet en egen takstklasse for alle gassdrevne kjøretøy som kan gi grunnlag for redusert bompengetakst eller fritak for bompenger dersom det foreligger lokalpolitiske vedtak. Det fremgår også at Samferdselsdepartementet med dette anser anmodningsvedtaket om obligatorisk takstfritak for gasskjøretøy som fulgt opp.

Vi ber nå om at Samferdselsdepartementet gjør en ny vurdering, og at det sikres at takstfritaket innføres etter en likelydende praksis.

#### **Bomfritaket er svært viktig for overgangen til fornybart drivstoff**

På strekningene der det vedtatte bomfritaket er innført, ser vi at biogass i økt grad erstatter diesel. Det bygges nye fyllestasjoner for biogass, og lastebileierne kjøper nye biogasskjøretøy. På den måten bidrar bransjen til å oppnå målene for utslippsreduksjoner i tungtransporten, som igjen er avgjørende for å oppnå Norges vedtatte klimamål.

Vi ser også at stadig flere vareeiere stiller krav om bruk av el, hydrogen eller biogass ved inngåelse av nye avtaler om transporttjenester. Her har også det offentlige gått foran. Siden det fortsatt koster mer å bruke biogass som drivstoff, sammenlignet med fossilt, samt at kjøretøyene er dyrere, vil innføring av bomfritak bidra til å kompensere aktørene for denne merkostnaden.



Overgangen til biogass som drivstoff gir også grunnlag for å bygge nye biogassfabrikker som sikrer en god håndtering av matavfall, husdyrgjødsel, fiskeslam og annet organisk materiale, som gir en ytterligere klimagevinst.

Dette er sirkulærøkonomi i praksis, som vi ber om statsrådets bidrag til å sette ordentlig fart på.

Vi utdyper gjerne våre synspunkt og innspill i et møte med Samferdselsdepartementet når det måtte passe.

Vennlig hilsen,



Tiril Stillufdatter Karsen  
Fung. Daglig leder  
Energigass Norge

tiril@energigass.no



Knut Gravråk  
Adm. Dir.  
Norges Lastebileier-Forbund

kg@lastebil.no



Ingelin Noresjø  
Daglig leder  
Grønt Landtransportprogram

ingelin.noresjo@nho.no



## **VEDLEGG III – OVERSIKT OVER BOMPENGEPROSJEKTER**

**Gjeldende per 12.03.2025**

### **Bomprosjekter MED fritak (160 bomstasjoner)**

- 1 E16 Fønhus - Bagn - Bjørgo
- 2 E6 Ringebu - Otta
- 3 Fv 33 Skardtjernet - Tonsvatnet og Bjørgokrysset - Nedre Øydgarden
- 4 Rv 36 Slåttekås - Årnes
- 5 Rv 36 Bø - Seljord
- 6 Miljøpakke Trondheim
- 7 E18 Langangen - Dørdal
- 8 Rv 3/rv 25 Ommangsvollen - Grundset/Basthjørnet
- 9 E16 Kongsvinger - Slomarka
- 10 E6 Gardermoen - Kolomoen
- 11 E6 Kolomoen - Moelv
- 12 Bypakke Nedre Glomma fase 2
- 13 E18 Gulli - Langangen
- 14 Oslopakke 3

### **Bomprosjekter UTEN fritak (214 bomstasjoner)**

- 1 Bypakke Nord-Jæren
- 2 Rv 13 Ryfast
- 3 Haugalandspakken
- 4 Kvammapakken
- 5 Fv 858 Ryaforbindelsen
- 6 Rv 7 Sokna - Ørgenvika
- 7 Fosenpakken
- 8 Bømlopakken

- 9 Rv 7/Rv 13 Hardangerbrua
- 10 Fv 714 Stokkhaugen - Sunde
- 11 Askøypakken
- 12 E6 Korgen - Bolna (Helgeland nord)
- 13 E6 Nord-Trøndelag grense - Korgen (Helgeland sør)
- 14 Vegpakke Harstad
- 15 Bypakke Grenland
- 16 Førdepakken
- 17 Rv 4 Lunner grense - Jaren og Lygna sør, Rv 4 Roa - Gran grense
- 18 E6 Vindåsliene - Korporalsbrua
- 19 E39 Lønset - Hjelset
- 20 Fv 17 / fv 720 Dyrstad - Sprova - Malm
- 21 Fv 659 Nordøyvegen
- 22 Bypakke Bergen
- 23 E18 Tvedestrand - Arendal
- 24 E134 Damåsen - Saggrenda
- 25 Nordhordlandspakken
- 26 E6 Hålogalandsbrua
- 27 Bypakke Bodø
- 28 Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsveger
- 29 E39 Kristiansand vest - Lyngdal vest
- 30 E39 Svegatjørn - Rådal
- 31 Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2
- 32 Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3
- 33 Bypakke Ålesund
- 34 E6 Ulsberg - Melhus
- 35 E6 Ranheim - Åsen
- 36 E16 Eggemoen - Jevnaker - Olum
- 37 Bypakke Tenk Tromsø



*Deltagelse i Biogasspiloten har tilført Nortura nyttig informasjon som har bidratt til et bedre beslutningsgrunnlag for grønn omstilling.*

*Piloten har vært en viktig pådriver for bedre dekning av fyllestasjoner for biogass og mer forutsigbare rammebetingelser.*

Monika Solberg  
Sjef medlemscenter og inntransport  
Nortura SA



*Pilotprosjektet har ført til økt kunnskap om strekninger hvor biogass spiller en viktig rolle og hvor vi mangler infrastruktur.*

*Det har blitt tilrettelagt for diskusjoner som har ført til større trygghet knyttet til beslutningsprosesser.*

*Sist, men ikke minst, har jeg personlig fått et større nettverk som interesserer seg for, og står i de samme problemstillingene som TINE.*

Lene Knutsen Langrusten  
Innkjøpssjef Logistikk  
TINE SA







GRØNT  
LANDTRANSPORT-  
PROGRAM

REMA 1000