

Pressemelding

06.02.2024

Vil ha staten med på framtidens hurtigbåt

– Staten må kjenne si besøkstid. Dette er eit unikt høve til å ta ei global leing i å utvikle framtidens nullutslepps hurtigbåt, seier ei samstemt politisk leing i dei fire fylkeskommunane som står bak utviklinga av framtidens hurtigbåt.

Fylkeskommunane Finnmark, Nordland, Trøndelag og Vestland er ferdige med ein spennande designfase, der fire nye energieffektive hurtigbåtar er utvikla og modelltesta og to hurtigbåtkonsept med hydrogen som energiberar er forventa å oppnå førebels godkjenning frå Sjøfartsdirektoratet.

For å kome vidare med å byggje fullskala hurtigbåtar med nye skrog og framdriftsteknologi, etterlyser fylkeskommunane statleg draghjelp.

– No har fylkeskommunane, ved hjelp av norske aktørar, gått saman om å designe heilt nye energieffektive skipsskrog som reduserer energibehovet med opptil 50 prosent. Viss statlege politikarar ser nytta av at Noreg kan leie an i å utvikle ny skipsteknologi, så står fylkeskommunane klare til å fullføre prosjektet, presiserer fylkesrådsleiar i Nordland, Svein Øien Eggesvik.

Må finne statlege midlar

Opphavleg var planen å lyse ut konkurranse på bygging av to nye båtar i slutten av 2023. No er konkurransen sett på vent inntil finansiering er sikra. Prosjektet "Framtidens hurtigbåt", handlar også om å ruste opp norsk verftsindustri til å ta ein leiande, global rolle. Det som fungerer langs den vêrharde kysten i Noreg, kan fungere kvar som helst i verda.

– Vi treng statleg hjelp til å dekkje meirkostnadene som følgjer når ein skal byggje heilt nye prototypar som aldri har vore konstruert på eit verft tidlegare. Men dette kan også sjåast på som eit industriprosjekt med uante moglegheiter, underbyggjer fylkesordførar i Vestland fylkeskommune, Jon Askeland.

Hydrogen kostar

Den økonomiske risikoen med å utvikle hurtigbåtar med hydrogen som energiberar er endå større enn for energieffektive skrog. Dei samarbeidande fylkeskommunane har derfor valt å vente på det vidare arbeidet også med denne delen av prosjektet, inntil ei statleg finansiering er på plass.

– Antekne kostnader for å utvikle eit pilotfartøy med hydrogen som energiberar er ca. 100 mill. kr. I dette ligg kostnader for å få på plass tryggingsgodkjenning og eigna teknologi

for bruk om bord i ein hurtigbåt. Byggjekostnadene knytt til skrog kjem i tillegg. Med slike totale kostnader, er behovet for statleg finansiering endå større enn for energieffektivt fartøy på batteri, utdjuvar Askeland.

Klimaprosjekt av dimensjonar

Fylkesordførar i Trøndelag, Tomas Iver Hallem, poengterer at statlege midlar har gjort det mogleg å finansiere designfasen som no er gjennomført.

– Gjennom såkalla Klimasatsmidler har vi fått 75 millionar kroner. Det har vore heilt avgjerande for å ha fått fram fire energieffektive design med batteriteknologi og to design med hydrogen, som er tiltenkt dei lange sambanda, påpeikar Hallem.

Paradigmeskifte

Prosjektet har vist at vesentleg forbetring av energieffektiviteten på hurtigbåtar er mogleg. Ny teknologi og design vil vere eit paradigmeskifte innanfor hurtigbåtsektoren.

– Dei nye energieffektive hurtigbåtane vil sikre minst like høg fart og kort reisetid, men med lågare energiforbruk, som gjer det mogleg å drive desse båtane på batteri. Når denne teknologien er ferdig testa i full skala, og desse båtane blir bygde kommersielt, vil det kome dei reisande og samfunnet til gode i form av lågare utslepp og eit framtidsetta hurtigbåttilbod, underbyggjer Hallem.

– Båten går no

Fylkesordførar i Finnmark fylkeskommune, Hans-Jacob Bønå meiner dei energieffektive fartøya er svaret på kravet til staten om nullutslepp på hurtigbåtar. Han meiner tidspunktet er akkurat no.

– Nullutsleppskravet på hurtigbåtar er absolutt. Forståeleg nok, fordi det er svært mykje utsleppsreduksjon å vinne nettopp på skipsfart og hurtigbåtar. Industrien er mobilisert gjennom designprosjektet vi har gjennomført. Fylkeskommunane er klare til å gjennomføre, understrekar Bønå.

Hurtigbåt er einaste alternativ

Fylkesrådsleiar i Nordland, Svein Øien Eggesvik, argumenterer med at dette handlar om å leggje grunnlaget for at vi kan sikre hurtigbåten som eit konkurransedyktig transportmiddel for framtida. Utan statlege midlar risikerer ein at dette prosjektet blir lagt til kai for godt.

– Dette er jo det einaste alternative transportmiddelet for svært mange øyområde langs kysten. Med nye, utsleppsfrie hurtigbåtar vil vi sikre ein effektiv og miljøvennleg transport for store bu- og arbeidsmarknadsregionar, langs den langstrekta kysten vår, avsluttar fylkesrådsleiar Eggesvik.

Kontaktperson

Jon Askeland, fylkesordførar, 47 45 97 20, jon.askeland@vlfk.no