

Hurtigbåten - verdens reneste transportmiddel

Ottar J. Aare, HRF

Det er en ambisiøs tittel på dette foredraget og undertittel på hurtigbåtkonferansen 2018. Pr i dag langt fra sant. Det kreves mye energi å seile fort på sjøen. Når den energien hentes fra diesel via dieselmotorer ut på propeller eller vannjet så gir det et betydelig miljøavtrykk i form av Co2 - og NOx-utslipp til luften.

Noen vil kanskje si miljøversting. Og sett isolert på mengde som slippes ut kan det være et visst hold i en slik påstand.

Vi vil i løpet av konferansen få høre mye om alternative energikilder innenfor transport generelt og maritim virksomhet spesielt, så jeg skal ikke forgripe begivenhetene i så måte.

Jeg har stor tro på at mye av det vi får høre er realiserbart. Ja jeg tror at noen hurtigbåtruter vil kunne drives av elektrisitet fra oppladde batterier. Og ja, jeg tror at andre kommer til å bli drevet av hydrogen via brenselceller. Det vil nok kanskje ta mer tid enn de mest optimistiske liker å tro. I en slik mellomfase vil vi se store forbedringer, slik vi har sett i mange år allerede.

Miljødebatten er full av paradoks. Målet er å få ned biltrafikken, men vi planlegger enorme veiprojekt. El-bil, ja vel. Men en Tesla på piggdekk sliter også asfalt slik som en diesebil. Og hvordan stemmer veibyggingen med de gyldne drømmene om mer last fra vei til sjø? Om energien er aldri så grønn så vil produksjonen og transporten kreve naturinngrep og miljøpåvirkning.

Derfor er jeg helt sikker på et at vi vil få et langt større fokus på de økonomiske kostnadene ved energiutbygging, bygging av veier, flyplasser og jernbaner som må til for å utføre de transporttjeneste vi ser for oss. Jeg er helt sikker på at vi vil få et langt sterkere fokus på miljøkostnadene ved å bygge de samme anleggene, veiene, flyplassene og jernbanene. Og vi vil få et langt sterkere fokus på vedlikeholdet og driften av disse anleggene, veiene, flyplassene og jernbanene.

Noe annet ville være forkastelig både etisk, økonomisk og miljømessig.

Debatten vil handle om prioriteringer, økonomi, naturinngrep, jordbruksareal, utslipp og helse.

Og debatten vil forhåpentligvis handle alternativer. Kan vi utføre deler av denne påkrevde transporten uten disse naturinngrepene, uten å ofre jordbruksareal, uten å påføre miljøkostnader før vi kan sette oss i el-bilen, på toget eller i den hydrogendrevne bussen.

Ja, det finnes en vei som er ferdig laget og som er vedlikeholdsfri. Det finnes et transportmiddel som ikke trenger store inngrep for å utføre det vi er ønsker. Et transportmiddel som i det vesentlige klarer seg med eksisterende infrastruktur. Slik sett er hurtigbåten i særklasse. Og den er det allerede i dag. Dersom utbygging, drift og vedlikehold

av veier, jernbaner og flyplasser hadde vært med i miljøregnskapene så hadde det ikke vært så lett å ta ordet miljøversting i sin munn når en snakker om hurtigbåter. Hurtigbåtnæringen består av beskjedne folk. På 1990 tallet reiste styreleder den gang, Per Vold og jeg årlig til Stortinget. Til høringene om statsbudsjettet. Vårt budskap var at Kystverket måtte få øremerkede midler til merking av hurtigbåtleier. Per Vold var en utrettelig pådriver for dette som år om annet kostet samfunnet 20-30 millioner fordelt på hele landet. Selvsagt var det en ulykke som utløste denne enorme velviljen fra de bevilgende myndighetene. Fortsatt i 2018 er det mange hull i merkingen av leiene der hurtigbåter, og andre seiler i mørke og dårlig sikt.

Fergefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim er beregnet til 340 milliarder (340 tusen millioner), - og det er to år gamle tall.

Sikre og godt fremkommelige veier er selvsagt bra, misforstå meg rett, men dette og andre svimlende tall viser at vi er villig til å bruke enorme summer på vei. Og ingen må tro at E39 ikke vil vise igjen i terrenget. Heller ikke at slike veier er vedlikeholdsfrie. Asfaltdekke varer fra 5- 15 år avhengig av trafikkmengde. Og det er dessverre slik at det betyr ingen ting for veislitasjen og asfaltstøv om du bilen er drevet elektrisk eller med fossilt brennstoff. Det har heller ikke noe å si for behovet for brøyting og salting. I disse dager brukes det enorme summer på vedlikehold og oppgradering av tunneler. To tunneller i mitt nærområde har kostet en halv milliard å oppruste når de er ferdig om et par måneder. Måløybrua, Norges lengste bru når den ble bygd i 1974, kostet 32 millioner. Nå skal den reoveres for betongskader for 70-80 millioner.

Nå hører jeg noen si Stad skipstunnel. Ja, det er et stort infrastrukturtiltak til 2,5 milliarder som blant annet vil komme hurtigbåtene til gode. Og faktisk kan en bygge hele 8 km av de 1100 kilometerne nye E39 for summen av Stad skipstunnel.

Kanskje er det ikke så merkelig at Riksrevisjonen har funnet det nødvendig å påpeke at iden om mer last fra vei til sjø så lang er en fiasko, når en ser på hva som bevilges i de forskjellige sektorene.

Hurtigbåt er et sikker transportmiddel. Siden kommersiell trafikk med hurtigbåt startet i 1960 har 23 personer mistet livet, 16 ved Sleipnerulykken og 2 ved Seacat-ulykken, samt noen få ulykker med en omkommet. Antall personskader er svært begrenset.

Hvor stor er trafikken med hurtigbåt i Norge. Det er vanskelig å finne konkrete tall som illustrer dette. Harald Thomasen, tidligere direktør i NHO Sjøfart, hevdet at hurtigbåtene i Norge utfører daglig like mange rutekilometer som persontogene på jernbanen.

Men hurtigbåt er i stor grad et distriktspolitisk virkemiddel. Det er bred enighet om at vi skal ha desentralisert bosetning i Norge. For at folk på øyer og i veiløse bygder skal kunne nyte godt av tilnærmet de samme godene som andre er samfunnet avhengig av gode kommunikasjoner. Her er hurtigbåten nøkkelen. Som rutetilbud, lastebærer, som legeskyss, ambulanse og skyssbåt.

I hovedsak brukes hurtigbåten til marginale ruter med lavt passasjerbelegg, men må det være slik. Vi har hørt om planer der hurtigbåten inngår i forstadsystem i de større byene.

Noe få steder er dette realisert, men bare i begrenset omfang. Jeg håper og tror at det vil bli benyttet i langt større grad. Jeg vet at vi vil få høre mer om dette under konferansen.

Hva skal så til for at hurtigbåten skal bli verdens reneste transportmiddel?

Som nevnt koster det mye energi å seile fort på sjøen. Frem til nå så har det bare vært høye drivstoffpriser som har vært insitamentet for å redusere forbruket. Det har vært et godt insitament. Drivstoffkostnadene utgjør en stor del av totalkostnadene. Reduksjon av forbruket har i flere tilfeller betydd seier i anbuds konkurranser og ofte vært forskjellen på fargen på tallet på bunnlinjen. Derfor har det skjedd betydelige forbedringer de siste 10 årene spesielt. Virkemidlene har først og fremst vært bedre dieselmotorer, bedre skrogformer, bedre propulsjonssystemer og lavere vekt.

Enda er det mer å hente på disse områdene og på områder som terminaltid, seilingsmønster og på det å optimalisere fartøy for rute og behov.

Men det virkelig store gjennombruddet vil først komme når diesel blir erstattet med en annen energibærer.

I Norge er vi verdensmestre på å bygge de teknologisk beste hurtigbåtene, det gjelder uavhengig av byggemateriale. Min påstand er at det skyldes sunne og gode konkuransforhold mellom viktige parameter som byggematerialer, fremdriftssystemer, motorer og ikke minst design og skrogoptimalisering. Vi opplever stadig gode diskusjoner om hva som er best, aluminium eller kompositt, vripropell eller vannjet, semiplanende eller fortrenningssskrog. Alle har sine favoritter, - og alle har gode argumenter.

Det er nettopp disse diskusjonene som jeg har fått følge i 30 år i HRF som gjør meg så optimistisk i forhold til fremtiden for hurtigbåten. Jeg er overbevist om at konkurransen vil bidra til å løse miljøutfordringene både på kort og lang sikt. Helt fra tiden da Jan Løkke i Berner og Larsen og Thor Thorsen i Bertil O. Steen på hvert årsmøte fightet om hva som var best, to-takter fra Amerika eller firetakter fra Tyskland, til vi i dag er friske diskusjoner om aluminium kontra kompositt. Som nesten eneste land i verden har vi en raritet som heter vripropell, i mange år den eneste reelle gode konkurrenten til vannjet hva komfort, virkningsgrad og manøverevne angår. At konkurransen har skjerpet alle er jeg i alle fall ikke i tvil om. Og det er en utsøkt gled å ha leverandørene av aluminium- og komposittfartøy, de viktigste motorleverandørene, leverandørene av fremdriftssystemer og andre viktige underleverandører med hurtigbåtklusteret HRF.

Jeg klarer ikke å la være å komme med et konkret eksempel på noe som kan være med å redusere utslippene både i overgangsfasen og i fremtiden.

Vekt er essensielt. Det er alle enige om. Konstruktører og båtbyggere er flinke til å ta i bruk nye metoder, teknikker og muligheter. Jeg skal ikke gi meg ut på ekspertuttalelser fra noen av disse områdene. Men et forhold som har opptatt meg og forundret meg i lang tid vil jeg nevne. For på ett område opplever jeg næringen, både leverandører og rederier er stakk konservativ.

Uansett vekt og uansett hvor liten båten er; uansett nedpining på vekt ellers, det puttes om bord to store dieselmotorer. En motor som yter 749 Kw som kobles til et gir og et propellanlegg veier tett på ca. 2 tonn. Det utgjør ofte mer enn 10 % av vekten av båten totalt sett. Det medfører at ikke to, men fire smøroljefilter skal skiftes med jevne mellomrom. Dobbelt så mye smørolje må skiftes, det samme gjelder dieselfilter og reimer og etter noen tusen timer må to motorer, ikke en overhales eller skiftes.

Alternativet med en motor synes ikke å være aktuell til tross for den betydelige vektreduksjonen og besparelser ellers. La gå at den ene kanskje måtte være litt større, kanskje 12 sylindre i stedet for to med 10 sylindre, men besparelsen er u diskutabel. I mer enn 20 år hadde vår rederi Rødhette, Norges billigste skyssbåt i drift. Den gikk som ambulanse og samfunnsbåt i Hjørundfjorden i mer enn to ti-år. En 12- sylidret motor på 760 Hk gav en toppfart på 32 knop og en marsjfart midt på 20 tallet med inntil 44 passasjerer.

Båten var tung å manøvrere. Men etter at vi fikk montert to elektriske trustere, en forrut og en på hekken var alle slike problemer historie. Ja, vi hadde propellskader, men opplevde aldri at vi ikke kom oss til land for egen maskin.

Jeg hører og - kjøper delvis, argumentet om sikkerhet med to motorer. En ekstra dersom en stopper. Forutsetning må være at det er mulig å styre og manøvrere med en motor. Men finnes det andre måter å løse sikkerhetsaspektet på? Vi hadde to tunnelthrustere og kunne således gå bare sidelengs uten fremdriftsmaskineriet. Men i dag finnes det nedsenkbare trustere med propeller som kan stilles i alle retninger. I kombinasjon med hybridløsninger som etter hvert blir vanlige, trenger vi da en ekstra motor og dobbel vekt? Og vi snakker ikke nødvendigvis om en dieselmotor. I en tradisjonell katamaran er det kanskje vanskelig å tenke seg slike løsninger, men hva med denne, Kløyv (2), ville ikke denne passet godt med en motor? En propell i en optimalt utformet propelltunnel og med et «take me home device» som henter kraften fra en batteripakken som er installert likevel av miljøhensyn. Eller kanskje denne (Kløyv)?

Regelverk vil noen si. Skal vi oppnå de hårete målene med miljøforbedringer må regelverket i seg selv ikke bli et hinder. Her hviler det et stort ansvar på Sjøfartsdirektoratet og klasseselskapene. Det må lages regelverk som fremmer, ikke hindre utvikling av ny teknologi og nye løsninger. Selvsagt skal regelverket alltid i vareta sikkerheten, - det må det ikke være noen tvil om. Men regelverket må ikke være statisk, men muliggjøre raske endringer når det kreves for at nyvinninger skal kunne testes ut og innføres. Vi har alt for mange eksempel på det motsatte.

La det være en utfordring og kanskje et bidrag til å realisere verdens reneste transportmiddel.