



REFERAT FRA FELLESMØTE

MATERIELL- OG MILJØKOMITEEN OG BÅT OG FERJEFORUM

Dato: 14. april 2021
Sted: Teams videomøte
Tid: 9.00-12.00

TILSTEDE:

Deltaker	Fylkeskommune/ kollektivtrafikk-selskap	Område
Stig Håkon Kristoffersen	Skyss	Båt- og Ferjeforum
Einar Aalen Hunsager	Skyss	Materiell- og miljøkomiteen
Liv Cecilie Evenstad	Troms og Finnmark	Materiell- og miljøkomiteen
Anne Høystakli	Møre og Romsdal	Båt- og Ferjeforum
Olav Arne Vatne	Møre og Romsdal	Båt- og Ferjeforum
Marina Eriksen	AtB	Båt- og Ferjeforum
Ørjan Kvandal	Skyss	Båt- og Ferjeforum
Kjetil Kristiansen	Skyss	Materiell- og miljøkomiteen
Mikal Dahle	Kolumbus	
Svein Ystanes	Kolumbus	Materiell- og miljøkomiteen
Ole Hellig Hoff	Ruter	Båt- og Ferjeforum
Gøran Eriksen	Ruter	Båt- og Ferjeforum
Bent Gjøstøl	Innleid Ruter hurtigbåt	Båt- og Ferjeforum
Mette Marit Gjerdingen Jensen	Innlandet	Båt- og Ferjeforum
Dag Hole	Statens Vegvesen	Båt- og Ferjeforum
Tore Felland Storhaug	Vestfold og Telemark	Båt- og Ferjeforum
Sigurd Haukenes	Vestfold og Telemark	Materiell- og miljøkomiteen
Johny Liestøl	AKT	Materiell- og miljøkomiteen
Kjetil Gaulen	ØKT	Materiell- og miljøkomiteen
Lars Fabricius	Trøndelag fylkeskommune	



Bård Henrik Sørensen	Ruter	Materiell- og miljøkomiteen
Pedram Nadim	Ruter	
Stein Fredrik Røstberg	Møre og Romsdal	Materiell- og Miljøkomiteen
Ingrid Svenning Westby	Østfold kollektivtrafikk	Materiell- og Miljøkomiteen
Jan Owe Bjørnsen	Kolumbus	Materiell- og Miljøkomiteen
Sveinung Meyer Svendsen	Troms og Finnmark	Materiell- og Miljøkomiteen
Rolf Michael Odland	Kolumbus	Materiell- og Miljøkomiteen
Beate Borrevik	Kolumbus	Båt- og Ferjeforum
Kristin Holter	Ruter	Materiell- og Miljøkomiteen
Line Holmesland	AtB	
Kristin Holter	Ruter	Materiell- og Miljøkomiteen
Kristine Vikhagen	Møre og Romsdal	



11/21

HURTIGBÅTPROSJEKTET I KOLUMBUS

Orienteringssak

Presentasjon av Mikal Dahle i Kolumbus

Spørsmål:

Hvorfor brukes kun utenlandske forskningsaktører?

Svar: Dette er et EU-støttet prosjekt. Industripartnere er norske. Ved å bruke utenlandske forskningsaktører viser man at prosjektet har et vidt spekter.

Spørsmål:

Går kostnader på 110 mill. bare på selve båtbyggingen?

Svar: Nei, det går i hovedsak på forskning og utvikling.

Spørsmål:

Hvilke kostnader er brukt på infrastruktur, det vil si det som står på kaia, som ladepunkter m. mer

Svar: Prosjektet får Enova-støtte. Fylkeskommunen har tilført resterende midler i tillegg til at Lyse Energi og cruiserederi gir støtte.

Spørsmål:

Har Kolumbus stilt krav til reservefartøy?

Svar: Nye båter vil erstatte eksisterende båter

Spørsmål:

Utnytting av batterikapasitet. Bussene kjører ned til 30 % State of charge. Hvorfor legger dere opp til så lav utnyttning?

Svar: Utnyttingsgraden kan være opptil 80 %, men må veies opp mot batteriets levetid. I praksis blir utnyttingsgraden derfor mye lavere.

12/21

FREMTIDENS HURTIGBÅT 2

Orienteringssak

Presentasjon ved Lars Fabricius i Trøndelag fylkeskommune.

Spørsmål:

Det er en diskusjon om hvem som skal sitte på eiendomsretten til transportmidler i utviklingskontrakter. Hvem skal eie fartøyene?



Svar: Pilotering av fartøy medfører høy risiko. Fylkeskommunalt eierskap til pilotfartøy gjennom et eget selskap kan være et alternativ, for at rederiene skal slippe eierrisiko. Slik kan man unngå at det påvirker prisen eller forbeholdene i anbud.

Spm: Hvordan er innovasjonsdialogen? Har rederiene hatt noe å si?

Svar: Når rederiene ikke skal eie materiellet trekker de seg litt tilbake, Man ønsker å få med kompetansen i rederiene med i prosjektene, men det krever andre kontraktsforhold.

Spørsmål:

Er det brukt flere designere på skipsdesign?

Svar: Det var fem konsortsier i første del. Det vil tas inn flere skipsdesignere og ikke bare en i neste. Man går så bredt som mulig.

Spørsmål:

Hvordan har det fungert å diskutere eierrettigheter til designet?

Svar: Prosjektet har gått fra å vurdere eierrettigheter til bruksretter. Den kommersielle verdien til å utvikle og rettighetene skal ligge igjen hos designere. Utviklerne godtar bruksrett. Dette gir mindre kostnader.

Spørsmål:

Er det et problem at verftsnæringen ikke er med på design?

Svar: Det er ikke noe problem for verftene å bygge noe andre har designet. Eneste de motsetter seg er at andre bygger noe de har tegnet.

Spørsmål: Hva må til for å få finansiert de neste fasene?

Svar: Enten blir dette finansieres av Enova eller det blir avsatt et dedikert finansieringsløp. Det skal en enorm sum til.

13/21

HYBRIDISERING AV HURTIGBÅT

Orienteringssak

Presentasjon ved Einar Hunsager i Skyss

Spørsmål:

Er batteristørrelse på rutepakke 1 og 2 laget med tanke på at det skal være hybrid framdrift?



Svar: Ja, det skal oppnå et minimum for hybrid framdrift. Det er lagt til grunn letter batteriteknologi med lavere c-rater. For disse sambanda må man tenke lavere vekt og søke å finne letteste løsninger. Levetid er også viktig.

14/21

LADINFRASTRUKTUR: LÆRINGSPUNKTER OM RAMMER, VILKÅR OG ANSVARFORDELING

Orienteringssak

Bård Henrik Sørensen fra Ruter legger fram.

Nils Kristian Berge fra Fjord1 orienterer.

Diskusjon og spørsmål

Fjord1:

Spørsmål:

Er det områder fra ferjesiden som er overført til hurtigbåt?

Svar: Man bør ikke uten videre legge til grunn de gamle rutetidene. Når man skal inn med elektriske fartøy kan det å legge inn fem min. ekstra terminaltid redusere batteribehovet ombord. Det er viktig å ha prioritert nettilgang eller at nettet har kapasitet til samtidfaktor for eksempel i forhold til cruisebåter. Man bør planlegge og avklare i god tid. Pluggløsninger er også viktig. Både for ferje og hurtigbåter. Ikke en standard enda.

Spørsmål:

Ladetilkoblingen har vært en av de største tekniske utfordringer. Er det aspektet ved automatikken som er problemet eller selve strømovertøringen?

Svar: Det er den automatiske tilkoblingen som har gitt noen utfordringer. Bevegelser i fartøy og posisjonering av fartøy påvirker dette. Strømovertøring fungerer stabilt.

Spørsmål: Standardisering?

Svar: produktutvikling pågår enda, så det er litt tidlig å standardisere nå. For hva er standarden? Pluggene er en ting. Hva med alt det andre, kabelrull, stativ og lignende. Vi er ikke der at en kan definere en standard nå.



Spørsmål:

Stiller administrasjonsselskapene de samme spørsmålene til operatørene? Burde vi samordnet oss mer?

Svar: Det er ulik tilnærming fra oppdragsgiverne. Hvor mye skal oppdragsgivere f.eks. bruke på konsulenter som utreder forbruk og fartøykonsept når operatørene blir sittende med ansvaret for å møte fartøy og miljøkrav likevel? Særlig på hurtigbåter er design viktig. Anbudene bør ha klare miljøkrav, være teknologinøytrale og la operatør stå for design, bygging og drift av fartøyene.

Spørsmål:

Kolumbus vurderer å legge ut anbud på en hurtigbåtpakke. Hvilke krav vil operatøren stille?

Svar: Varighet i kontrakten. Fjord1 ønsker at det skal være miljøkrav. Kontraktslengde er viktig slik at det lønner seg å investere i materiell som møter kravene. Timing er også viktig i forhold til tidspunkt for oppstart av nye anbud. Det er flere store hurtigbåtanbud ute nå, eller som snart kommer ut, så verfts kapasitet kan bli en kritisk faktor.

Spørsmål:

På hvilken måte setter kapasitetene på verftsnæringen i Norge begrensinger?

Svar: Norge er langt framme på alle områder, men kapasiteten kan bli presset av at det kommer inn mange anbud med oppstart på samme tid. Det er ikke så mange hurtigbåtverft i Norge.

OPPSUMMERING

Det har de siste årene vært mye fokusering på elektrifisering av ferjesektoren. Gjennomgangen i dag viser at det nå er særskilt oppmerksomhet rettet mot 0-utslipp/lavutslipp løsninger på hurtigbåt. Derfor har vi stor nytte å samarbeide i forum og komiteer og samsnakke om erfaringer. Vi bør ha fokus på temaene vi har tatt opp i dag og dele erfaringer fra gjennomførte tiltak. Vi bør følge med hva som skjer på utviklingsfronten og særlig på Ruters arbeid. Når Skyss gjennomfører driftskontakter bør erfaringene deles. Vi bør også se framover i tid slik som Trøndelag fylkeskommune presenterte med Framtidens hurtigbåt 2.

14. april 2021

Reidun Kvitberg Gulliksen