



NULL RESPONS:
Rune Henning Ødegård har ikkje fått napp hos operatørane.
Foto: Håvar Fagerli.

Etterlyser miljø-satsing på passasjerbåtar

SANDANE:
Skipsdesignar Rune Henning Ødegård har testa ut ein hurtigbåt som både går fortare og er meir miljøvenleg enn dagens passasjerbåtar, men ruteoperatørane vil ikkje ta båten i bruk.

maritimt

Håvar Fagerli
Tlf. 57 84 90 00
fjordenes.tidende@fj.no

Ødegård har i elleve år jobba med å utvikle båten, som han håpar skal revolusjonere hurtigbåttrafikken i Norge.

– Båten er ein kombinasjon av trimaran skrogform og hydrofoilt teknologi, fortel Rune Henning Ødegård.

Han fortel vidare at hydrofoilt teknologien har vore i bruk i over 50 år.

Båten har tre skrog, og er med det ein trimaran. Den er utstyrt med to neddykka vengjer som etter hydrofoilsprinsippet løftar store delar av skroget ut av sjøen når trimaranen er i fart. På den måten blir drivstofforbruket kraftig redusert i forhold til katamaranane som trafikkerer kysten i dag.

Ødegård seier at dette gjer trimaranen mykje meir miljøvenleg og komfortabel enn dagens flåte i passasjertrafikken til sjøs.

Lunka mottaking

Sjølv om trimaranen, i følgje Ødegård, vil føre til store innsparingar i drivstofforbruket til ruteoperatørane, har ingen ruteselskap endå vist interesse for ideen.

Han meiner at ansvaret for at trimaranen ikkje er komen i trafikk mykje skuldast passive politikarar som ikkje

tek miljøsynet på alvor.

– Det er ein veldokumentert teknologi, klar for introduksjon. Det er eit faktum at politikarane er ansvarleg for anbodskriteria. Når disse verken bryr seg om miljøet eller passasjerane sine behov, blir det heller ikkje stilt nødvendige krav. Då bryr heller ikkje operatørane seg. De har tradisjonelt vore fokusert på billegast muleg båt. Kanskje ikkje så rart, sidan fylkeskommunen i 35 år ein-sidedig har fokusert på lågast muleg subsidiebehov. At dei billigaste båtane har større forbruk og miljøutslepp, dårligare sjøeigen-skapar og passasjerkomfort er heilt uinteressant for operatøren så lenge passasjerane møter opp, seier Ødegård.

Miljøversting

I følgje Vestlandsforskning ureinar hurtigbåtane i dag meir enn innanlandsfly, om ein reknar utslepp for kvar passasjerkilometer.

Ødegård seier at ein med trimaranen vil kunne redusere drivstofforbruket til hurtigbåtane med opptil 50 prosent,

og med det få mindre utslepp av CO2.

– Hurtigbåten er stempla som miljøversting nummer ein. Det er faktisk mange meir miljøvennleg å køyre personbil til Bergen frå Selje eller Sogndal enn å ta hurtigbåten, seier skipingeniøren frå Sandane.

Reduserer reisetida

Ein av båtane som Ødegård har teikna er ein 40 meter lang trimaran med plass til 300 passasjerar. Båten vil kunne oppnå ein fart mellom 35 og 45 knop. Hurtigbåtane som trafikkerer

Hurtigbåten er stempla som miljøversting nummer ein.

Rune Henning Ødegård



langs norskekysten i dag har ein fart på mellom 30 og 34 knop.

Ødegård seier at ein med ein fart på 42 knop kan redusere reisetida mellom Selje og Bergen med ein time. Dagens ekspressbåtar brukar nær fem timar på denne reiseruta.

Reisetida mellom Bergen og Stavanger

kan med denne typen båt bli redusert med tre kvarter.

Langt prosjekt

Rune Henning Ødegård har arbeidd

med å få trimaranen i trafikk sidan han starta med prosjektet for elleve år sidan.

– Det heile starta med at ein kjent operatør gjekk ut i avisene i november 1996 og utfordra hurtigbåt miljøet i Norge på manglande utvikling. Dei skulle ha raskare båtar som brukte mindre drivstoff.

Eg hadde fleire møter der dei sa at dette var interessant og oppfordra meg til å gå vidare for å dokumentere påstandane mine, fortel Ødegård.

Han fortel vidare at det vart gjort vellykka modellprøver i Trondheim. Ødegård gjekk i samarbeid med eit hurtigbåtverft og ville ha eit presentasjonsmøte vinteren 1998, men fekk melding frå operatørselskapet at dei likevel ikkje ville vere første kjøpar av ein slik type båt. Ødegård hadde då brukt to år og to millionar kroner på prosjektet.

– For å overtyde operatørane var det behov for ein større modell og flytte utprøvinga ut av slepetanken og over i det verkelege element. Ingen i Norge var villig å legge pengar og innsats i prosjektet, noko Innovasjon Norge sette som føresetnad for støtte.

Heldigvis kjende eg ei bedrift i USA med spisskompetanse i utprøving av hurtigbåtar, og i 2001 bygde vi ein 43 fots fullt utrusta sjøgåande trimaran, fortel Ødegård.

Han seier at testane i USA gjekk over all forventning. Ødegård inviterte igjen operatørselskapa til demonstrasjon, men ingen ville møte opp. Heller ikkje dei som hadde etterlyst raskare båtar i 1996.

– Hurtigbåtbransjen er dessverre langt frå stoverein, og der er fleire useriøse aktørar. Blant anna konkurrerande designarar som har drive sverting av konseptet ovanfor operatørselskap. Kva andre motiv ligg til grunn enn redsel for konkurranse, spør Ødegård.

Manglar kunde

– Alle norske verft og operatørselskap er kontakta, i tillegg fleire utanlandske. Dei aller fleste verft er interessert, men treng ein kunde – ein kjøpar av båtane, seier Ødegård.

Skipsdesignaren har også kontakta verdas største verft med ein ingeniørstab på over 100 personar.

– Dei har konkludert med at teknologien er funksjonell og tidsriktig. For eit par år sidan, medan ordrebøkene var relativt slanke, var dei villige til å bygge ein trimaran for eiga rekning og risiko om eg fann ein kunde som ville kjøpe den etter ein vellykka demonstrasjon. I dag har verftet nesten fulle ordrebøker, men er likevel klare til å inngå byggekontrakt når kunden melder seg, seier Ødegård.

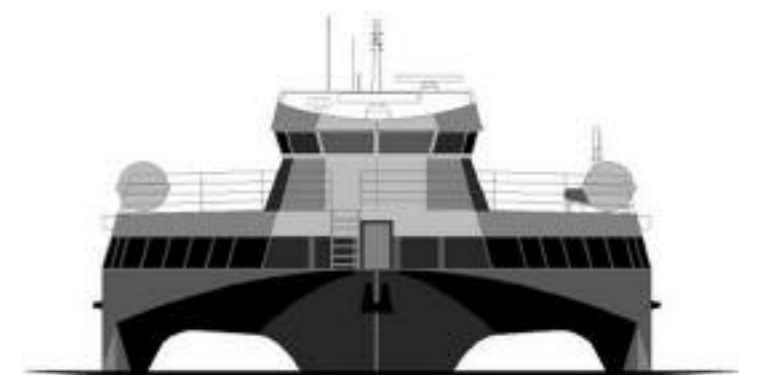
– Tek ikkje miljøomsyn

Fylkeskommunen har i desse dagar lyst ut anbodet på båttrutene mellom Bergen og Sogn og Fjordane. Ødegård meiner at anbodskriteria ikkje legg nok vekt på miljøet.

– Anbudskrava er fossile og tar ikkje omsyn til miljøet og brukarane sine behov. Dei ser fullstendig bort frå at betre teknologi er tilgjengeleg. Her er det vel-

kjende kriterium om at billigaste anbod er det beste for fylket og dei reisande, seier ein oppgitt Ødegård.

Han seier at eit anna problem er at fylkeskommunen ikkje har gjeve tid nok til å bygge trimaraner sidan det berre er 17 månader til fire båtar må vere i drift. Ødegård fortel at dei må ha minst tre år på seg.



TRIMARAN: Det er denne båten med tre skrog som Ødegård ønsker å sjå i trafikk snarast råd.

– Unngår sjøsjuke

Ødegård seier at testane dei gjorde i USA viser at trimaranen vil gjere sjøreisa langt meir behageleg og tryggare for passasjerane enn med dagens katamaranar.

I USA gjorde Ødegård testar med ein 43 fot stor trimaran med gode resultat.

– Vi køyrde i meterhøge bølger praktisk talt utan rørsler. Det var ingen slingring eller stamping. Og vi trengde berre rundt 125 hestekrefter for å få den seks tonn tunge trimaranen opp i 22 knop, seier han.

Han fortel at båten var utstyrt med ei rekkje avanserte måleinstrument som heile tida registrerte bølgehøgde, fart og rørsler.

– Omgjort til ein båt i full skala på 53 meter svarar til dette 44 knop i fem meter høge bølger. Om dette hadde vore mogleg for ein katamaran ville dette ha vore direkte fatalt både for skrogkonstruksjonen og passasjerane sin tryggleik. For ikkje å snakke om opplevinga av ubehag, redsel og

sjøsjuke. Men i trimaranen stod vassflaskene like stødig på dashbordet som på flat sjø, fortel ein begeistra Ødegård.

I 2005 vart det gjort nye modellprøver i slepetanken til Marintek/SINTEF, med økonomisk støtte frå fem fylkeskommunar, deriblant Sogn og Fjordane.

– Prøvene dokumenterte ein reduksjon av motstand og effektivitet på om lag 30 prosent ved ein fart på 35 knop og heile 50 prosent ved 40 knop samanlikna med ein katamaran med same storleik og vekt. Sjølv om trimaranen køyrer i 42 knop vil forbruk og utslepp vere mindre enn dagens katamaranar i 32 knop, fortel Rune Henning Ødegård.

– Kanskje det er på tide at passasjerane også vaknar og spør etter betre komfort. For testane viser at all sjøsjuke forsvinn. Kven kan ikkje tenkje seg å sitje heilt rolig og nyte ein kopp kaffi sjølv om det stormar som verst, og i tillegg kome ein time tidlegare til målet, spør Ødegård.