

LOFOTEN GRØNNE SKIFTET FISKEBÅTER ELEKTRISK BÅT HYDROGEN

- Lofoten kan bli spydspiss i utviklingen av nullutslippsbåter



UTSLIPPSFRI KYSTFLÅTE: Erik Ianssen mener Lofoten kan bli spydspiss i arbeidet med å redusere utslipp fra fiskebåter. Her fra ZeroKysts seminar på Ramberg 7. desember. Foto: Magnar Johansen

Av Magnar Johansen Publisert: 02.01.22 20:00 Del

- Lofoten vil være meget viktig i arbeidet med å utvikle utslippsfrie kystfiskebåter, som drives av elektrisitet og hydrogen, mener Erik Ianssen.

For abonnenter

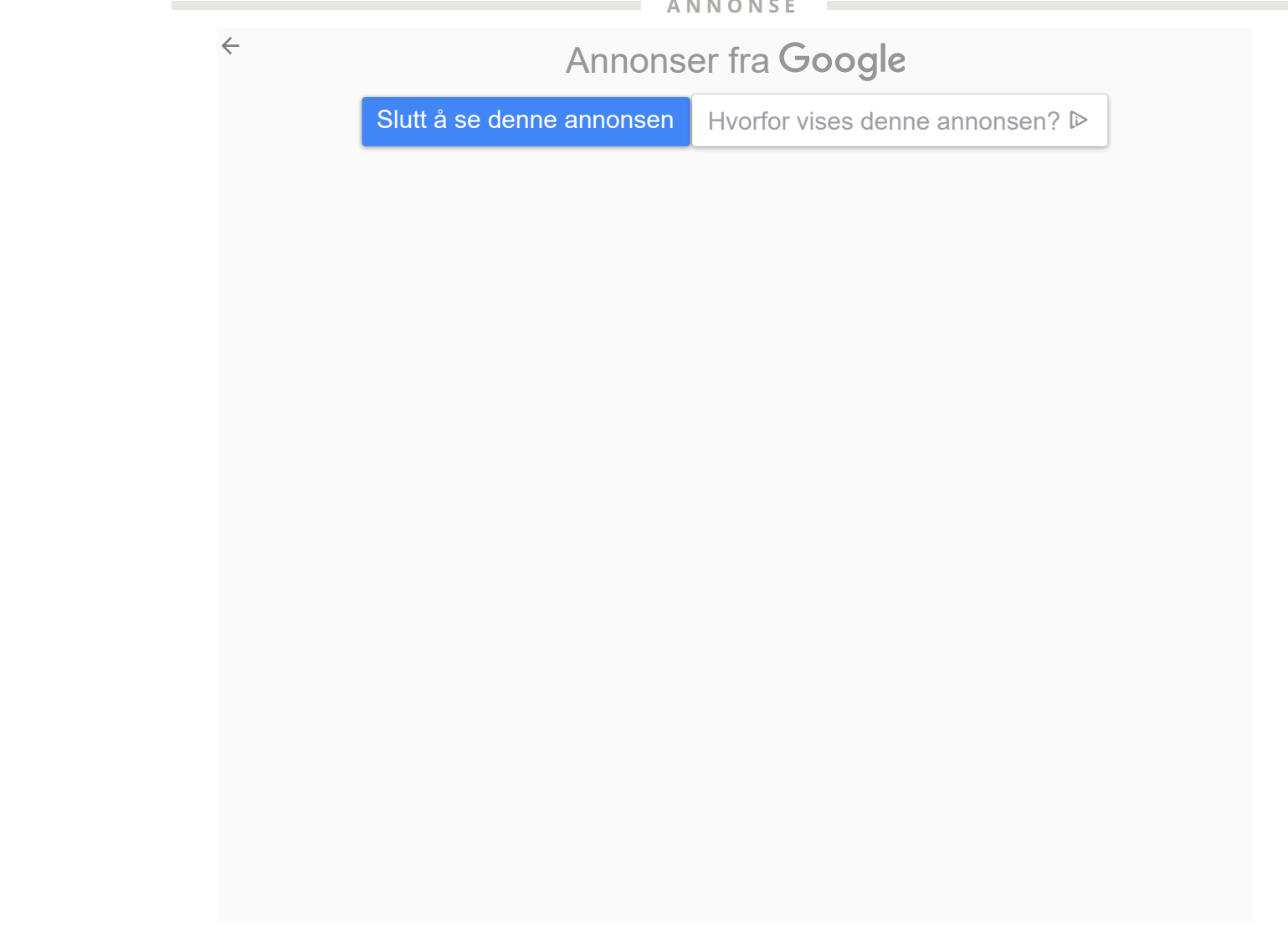
Ianssen er en sentral aktør i båtverdenen. Han eier Selfa Arctic, Norges største verksted for reparasjon av plastbåter, og er daglig leder i Hymatech AS i Trondheim som utvikler og bygger hybride fremdriftsanlegg.

Han er også prosjektleder for ZeroKyst, et samarbeidsprosjekt hvor flere ulike teknologimiljø går sammen for å utvikle løsninger for utslippsfri fremdrift ombord i fiskefartøy og andre nyttefartøy på kysten. ZeroKyst er et konsortium som består av 12 industri- og forskningspartnere fra hele verdikjeden av produksjon og bruk av båter. Blant de 12 er Lofotkraft Muligheter AS, Ballstad Slip og Flakstad kommune, sammen med blant andre Sintef, NTNU og Siemens Energy.

-Må komme i gang

Bakteppet for prosjektet er det "grønne skiftet", og at Norge har forpliktet seg til å redusere sine utslipp av klimagasser. For fiskeri- og havbruksfartøy er målet å redusere Co2-utslipp med 50 prosent innen 2030, og hundre prosent innen 2050.

- Sjømatnæringen står for ti prosent av oljeforbruket. Skal vi redusere med 50 prosent må vi komme i gang, sier Ianssen til Lofotposten.



Lofoten, og spesielt Flakstad, har tatt på seg en rolle for å koble fiskerinæringen på det grønne skiftet. Siden 2012 har Flakstad, med prosjektleder Kurt Atle Hansen i spissen, jobbet sammen med forskningsmiljø og fiskeriorganisasjonene for å berede grunnen for utslippsfritt kystfiske.

- Fiskerikommunen Flakstad har i kommuneplanen vedtatt strategi på å være ledende i det grønne skiftet, og knytte lokalt næringsliv opp mot relevante FoU-miljø. Dette skjer nå i ZeroKyst, sier Hansen.

Lofot-hydrogen

I det videre arbeidet skal Ballstad Slip bygge om mindre kystfiskefartøy fra vanlig dieselfremdrift til hybrid-elektrisk. I planene er det lagt opp til et mindre anlegg i Lofoten for produksjon av hydrogen til en løsning av elektrisk energi og hydrogen. Det skal settes opp ladepunkter for el-båter i fire havner. I høst fikk ZeroKyst 120 millioner kroner fra regjeringens klimasatsing til å utvikle prosjektet.

- Det vil være miljømessig og økonomisk fornuftig å få til gjenbruk av ellers gode båter slik at de kan møte fremtidens utslippskrav. For fiskerne blir nok det viktigste å se reduserte drivstoffkostnader, bedre arbeidsmiljø og økt konkurransekraft i marked som ønsker klimavennlig fisk", sier Hansen.

Ifølge Erik Ianssen er planen å produsere hydrogen i Lofoten.

- Vi ser for oss et anlegg i Lofoten i tillegg til at det skal produseres hydrogen på Vannøy i Troms. Plasseringen i Lofoten er foreløpig ikke avgjort, og det blir ikke noe stort anlegg. Lofoten står fram som en veldig viktig aktør i dette arbeidet, med gode og seriøse aktører. Ballstad Slip er i gang med å utvikle kompetanse og teknologi for å bygge om fossilt drevne sjarker til el-sjarker eller hybridløsninger. Lofoten blir en internasjonal spydspiss i utviklingen av fremtidens nullutslippsfartøy for fiskeri- og oppdrettsnæringen.

Hybridbåter

Kurt Atle Hansen er fornøyd med at mange års innsats i Flakstad med omstilling, reguleringsarbeid og klimafokus har utløst en klynge av forskere og bedrifter som har en fossilfri kystflåte som mål. Han håper fiskere i Lofoten med planer om nybygg eller ombygging vil delta. Lofoten har en hybridbåt, Angelsen Senior i Flakstad, med diesel og batteri.

- Vi ser gjerne at det blir bygd en helt utslippsfri båt som drives av hydrogen kombinert med batteri for å få opp lokal hydrogenproduksjonen i Lofoten. Ballstad Slip har som mål å bygge om minst ti dieseldrevne båter til hybridløsninger. Antallet kan justeres om teknologien fungerer, og interessen blant fiskerne er til stede, sier Hansen og understreker at planene er i startfasen.

En utfordring er økonomien for de som deltar.

- Her må det bidras til at fiskere og bedrifter får god uttelling gjennom tilskudd for å ta merkostnader og tidsbruk med å være piloter, sier Hansen og legger til:

- Båter til bruk i oppdrettsnæringen og reiselivet er også aktuelle å inkludere i prosjektet, gjerne også anleggs- og transportfirma. Jeg vil utfordre næringene til å bli en del av det grønne skiftet til vanns. Det vil være kostbart for Lofotkraft og partnere å installere landstrøm og ladeanlegg dersom det blir få brukere. Det kan bygges flere og bedre ladeanlegg hvis det er jevn bruk gjennom hele året.

Les mer om: [Lofoten](#) [Grønne skiftet](#) [Fiskebåter](#) [Elektrisk båt](#) [Hydrogen](#) [Flakstad](#)

Se kommentarer

Flere saker Gå til forsiden



Mandag seilte MS «Maud» fra Svolvær. Tirsdag la hurtigruten til kai i Tromsø med smitte



Enorm gravejobb. Men ingen blir fri for adkomst



Skal finne felles navn for Haukland-Eggum

Kommentarer til denne saken

Eldste Nyeste Populære

Debuttrøffer Du skriver som: Kurt Atle Hansen Kommenter

Per-Roger Vikten • For 2 dager siden (3)

Dream on!
Hvordan fungerer hybrid-båten som Ianssen leverte til Vannøya?

Svar - Rapport

Trond Johansen • For 2 dager siden (1)

Fikk han 120 millioner? Da hadde jeg også sagt dette.

Svar - Rapport

Thor-Sander Eriksen • For 2 dager siden (1)

El båter kommer ikke til å bli det som redder miljøet, nye Hurtigruta har 82 tonn batteri ombord å kan gå 4 timer helt elektrisk. Å hva med glassbåten som går med turister i Svolvær det meste av fremdrift skjer med store diesel motorer, dieselelektrisk er det fine orde.

Svar - Rapport

Svein Karlisen • For 2 dager siden (2)

Klimahysteri - melke staten for penger, som kunne ha vært brukt til utvikling og utskifting av eksisterende fossile motorer.

Svar - Rapport

VIS FLERE KOMMENTARER

Til toppen

