

Oppsummering:

Dialogmøte Autonome el-vannbusser

Dialogmøtet ble avholdt i Haugesund rådhus torsdag 5. desember kl. 10.30-14.30 og ble arrangert av Haugesund kommune i samarbeid med klyngene Nordic Edge Smart City Cluster, SAMS Autonomous Mobility og NCE Maritime CleanTech.

10:30 Velkommen og introduksjon – Arne-Christian Mohn, ordfører Haugesund kommune

Ordfører Arne-Christian Mohn ønsket velkommen til Norges vakreste rådhus i Norges maritime hovedstad. Haugesund har undersøkt passasjergrunnlaget for passasjerferje til/fra Haugesund sentrum og øyene rundt sentrum. Her er det gode muligheter for å teste autonome vannbusser i varierende grad av annen trafikk.

10:40 Muligheter for norsk næringsutvikling – Torun Degnes, daglig leder SAMS

Torun Degnes presentert fellesinitiativet fra klyngene Nordic Edge Smart City Cluster, SAMS Autonomous Mobility og NCE Maritime CleanTech. Bakgrunnen for initiativet er å få til et felles løft for næringsutvikling og verdiskapning. Klyngene ønsker å avklare om hvordan et nasjonalt prosjekt kan støtte opp om de lokale prosjektene. Målet er at Norge skal bli størst og først på autonome elektriske vannbusser. I et slikt fellesprosjektet ønsker man ikke bare å se på vannbussene og tilhørende teknologi, men også hvordan vannbusser kan integreres i øvrig bytransport.

10:50 Hva skjer i Norge og i verden – Jon Ulvensøen, prosjektleder Universitetet i Sørøst-Norge

Jon Ulvensøen presenterte status om hva som skjer i Norge og ellers i Europa. Det er foreløpig identifisert minst 16 prosjekter. Trondheim anslås til å ligge nærmest realisering. Bare i Nord-Europa er det identifisert ca. 3000 korte fergestrekninger der vannbusser kan gi nytteverdi. Det ble påpekt at fordelene med vann som transportarena er at infrastrukturkostnaden er lav sammenlignet med andre løsninger.

11:05 Forutsetninger for industriell utvikling, produksjon og internasjonale leveranser – korte innlegg og panel

Panelet ble ledet av Torun Degnes. I panelet var Vegard Evjen Hovstein fra Maritime Robotics, Pia Meling fra Masterly og Frode Skaar fra Westcon Power & Automation. Diskusjonen fokuserte på hva som kreves for at norske aktører kan ta ledende posisjoner i et internasjonalt marked:

- Trenger standarder, felles regelverk og løsningene som leveres må være nullutslipp.
- Må være realistisk når det gjelder autonomi. Det gjenstår fortsatt en god del på å dokumentere "situation awareness" og å bevise at anti-kollisjon fungerer. Den første ulykken som skjer vil sette oss mange år tilbake.
- I starten vil det være fjernstyrt eller overvåket autonomi. Vi må være tydelig på hva formålet er med autonomi (økt sikkerhet og/eller reduserte kostnader til mannskap).
- Båten er bare en liten del av et større system (sømløs transport). Det ultimate vil være at bussen kjører ombord på båten.

- Trenger turn-key-løsninger for å sikre at båt og kaianlegg er tilpasset hverandre. Erfaringer fra YARA Birkeland tyder på at man undervurderer kompleksiteten på landsiden. Autonome vannbusser krever sannsynligvis andre løsninger på landsiden en man har i dag.
- For å være salgbare i utlandet må: 1) Løsningene være modulere slik at lokale leverandører kan levere delsystemer, 2) etablere kunnskap om det internasjonale markedet (hva er likt / hva er forskjellig).
- Vi trenger samarbeid for å bli best i verden. Det er viktig å involvere fylkeskommunene som er premissgiveren innenfor kollektivtrafikken.

12:15 Utfordringer knyttet til reguleringer, standardiseringer, tillatelser og sertifiseringer for autonom drift – korte innlegg

Her presenterte Jack-Arild Andersen fra Sjøfartsdirektoratet, Tor Erlend Gjærde fra Kystverket og Thomas Martin Holtan fra Kartverket. Se vedlagte presentasjoner.

Fra Sjøfartsdirektoratets side ble bemerket at det bør fokuseres på et fåtall konsepter (<3) for å få til rask godkjenning.

12:45 Aktuelle forretningsmodeller for utvikling, anskaffelse og drift av "vannbusser" – panel

Denne sesjonen ble ledet av Stig Finnesand fra Nordic Edge Smart City Cluster. Cecilie Møller Endresen fra NHO presenterte mulighetene med innovative anskaffelser og beskrev hvordan samhandling i anskaffelsesprosesser kan gi bedre løsninger. Lars Erik Tveit fra Kolumbus presenterte aktuell drifts- og forretningsmodell for vannbusser. I utgangspunktet ser de for seg en modell basert på dagens busskontrakter (bruttokontrakt).

13:15 Presentasjon av skisse til nasjonal samarbeidsplattform, Torun

Torun presenterte initiativet til et nasjonalt prosjekt for å løfte norsk industrialisering av vannbusser. Se vedlagte presentasjon for en oversikt over arbeidspakkestruktur. Det ble kommentert at det er viktig at et slik prosjekt inkluderer aktiviteter både for kompetanseoverføring og for å se på det juridiske.

13:30 Hvordan kan vi oppnå en større grad av samarbeid prosjektene imellom for å oppnå en større grad av industrialisering? Gruppearbeid og oppsummering

Denne delen av programmet var arrangert som diskusjon i grupper etterfulgt av oppsummering i plenum:

- Det vil være en konkurransefordel for norsk industri hvis Norge er først med et fungerende regelverk for vannbusser.
- For å være relevant må fellesprosjektet og dets aktiviteter ta utgangspunkt i problemene som skal løses. Brukerne må være i sentrum og løsningene skal levere sømløs transport. Brukerbehov og brukbarhet berører både transportbehov, trygget og personsikkerhet.
- Internasjonalisering går ikke i rett linje og vi må lære av hverandre. Kommunikasjon og deling er en viktig aktivitet.
- Det er ønskelig at de ulike pilotene i Norge tester ulike forretningsmodeller og lærer av hverandre. Fellesprosjektet kan ha en koordinerende funksjon og formidle anbefalinger og "best practice".

- I samarbeidet må vi må akseptere at det er konkurrerende interesser og vi må være ærlige om hva vi konkurrerer om for å avklare hva vi skal samarbeide om.
- Det er viktig å se på forskjellige finansieringsmodeller for utrulling av vannbusser for å avklare hvem som skal betale. Hvordan skal investeringer i vannbusser være attraktivt?
- Et fellesprosjekt må ha en tydelig industriell innretning men samtidig også fasilitere samarbeid med myndigheter, både politiske og regulerende, samt kommunale og fylkeskommunale kollektivselskap.

Et fellesprosjekt bør være mer enn informasjonsutveksling og koordinering. To mulige innretninger er skissert:

1. En entitet som arbeider overfor myndigheter for å forme operative konsepter og best practice (ref Norsk Olje & Gass e.l.).
2. Prosjekt for å frembringe leveranseklare løsninger fra en gruppe leverandører og posisjonere denne gruppen inn mot innovative anskaffelser. Dette vil sannsynligvis ekskludere offentlige aktører som deltakere i prosjektet.

14:30 Møte slutt