

Det grønne skiftet – satsing på hydrogen som energikjelde

I dagens samfunn er det lett å sjå seg blind på utgifter, og å telje verdiar i kroner og øre når det kjem til klimaspørsmål. Sanninga er at vi ikkje kan måle verdien av rein luft, reint hav, eit yrande artsmangfald og ei jordklode i økologisk balanse, i pengar og økonomi.

For det kan verke som om framstega og teknologien går tregt, og at ein heller vil sitje på gjerdet for å sjå om ikkje nokon andre vil ta på seg ansvaret for å redde kloden frå global oppvarming. Det grønne skiftet har for mange blitt ein floskel med tomt innhald, og både vi og dei som styrer verkar handlingslamme medan temperaturen til jordkloden vår kryp oppover. Elektrolyse er et velkjent prinsipp som i tillegg til produksjon av hydrogen vert nytta til for eksempel produksjon av aluminium. Når ein produserer hydrogen ved vasselektrolyse vert det nytta elektrisitet til å spalte vassmolekylet til hydrogen og oksygen. Elektrolyse er også såleis forbunde med tap, det vil seie at energiinnhaldet i hydrogenet som vert produsert er lågare enn den elektriske energien som gjekk med i produksjonen. Den store utfordringa er altså å få til lønsemd i bærekraftig produksjon og distribusjon.

Dette kan vel seiast å vere hovudgrunnen til av mange er motviljuge til å satse på hydrogenutvinning. Og det er her vi meiner at ny teknologi må komme på banen, og det er styresmaktene i Noreg sitt ansvar å legge til dette for det. Til no har berre ein svært liten del av dette vore nytta i energiproduksjon, men ei endring er på gong andre stadar i verda. I Japan skal ein innan 2030 ha 800 000 køyretøy på hydrogen.

Så korleis kan ein satse på ein slik teknologi i ei lita kommune, og kva kan vere føremonene med ei slik satsing?

Det fyrste ein treng er straum og vatn, og begge desse elementa har vi har god tilgang på i kyst-Noreg. I to nye studiar frå IFE (Institutt for energiteknikk) og SINTEF, som er utført på oppdrag frå NVE og Småkraftforeininga, viser at det kan vere lønsemd i hydrogenproduksjon ved norske småkraftverk. Småkraftverka i mange kommunar har allereie etablert seg som nyttige og lønsame, og vi har plass til mange fleire. Funna er altså positive. NVE trur at hydrogen kan vere ei viktig brikke når Noreg skal kutte utslett frå transportsektoren, i tillegg til at lokalproduksjon kan verte ei god inntektskjelde. Om hydrogenet vert produsert lokalt ved småkraftverk, aukar den potensielle lønsemda mykje, fordi ein unngår nettleige og nett-tap ved å nytte krafta på staden. I tillegg vil vatn som er lagra i store magasin vil verte langt meir føreseieleg enn produksjon via sol-eller vindkraft.

Det må også verte meir lønsemd i å produsere rein energi, og å få produksjon av rein energi til å bli ei lønsam næring. Igjen: Dette er heilt og fult opp til politikarane. Skattlegginga av fornybar energi må verte lågare, samt at slike prosjekt må få midlar og kapital gjennom statlege tilskotsordningar. Blir det lagt til rette på ein slik måte, vil næringslivet kunne sette i gang å produsere og distribuere hydrogen for rein og miljøvenleg transport.

Det grønne skiftet – satsing på hydrogen som energikjelde

Dette vil verte eit av dei viktigaste tiltaka for overgang til det grønne skiftet, som vi allereie er langt på etterskot med.

Den enklaste måten å få til lønsam produksjon og distribusjon av hydrogen er å knytte opp mot båttransport. Her har politikarane full styring og kontroll gjennom konsesjon angående kva forureiningskrav dei pålegg på dei områda dei gjev konsesjon på. Vi vil då kunne produsere og distribuere drivstoff lokalt, som sjølvstøtt også er miljøvenleg. Vi har allereie produsentar av hurtigbåtar bygd på karbonfiberplast, som er verdsleiande på slik teknologi. Vidare treng ein utstyrsleverandørar til styring, framdrift, innreiing og så vidare. Synergieffekten vil kunne skape mange bærekraftige trygge arbeidsplasser langs heile Norskekysten.

Ein mogleg måte å få det heile til å fungere på er at politikarane er så handfaste at dei kan forby båttransport som går på fossilt drivstoff til store turistmagnetar som for eksempel Geirangerfjorden, Nærøyfjorden og Lysefjorden i første omgang. Vi veit alle for eit karbonavtrykk desse fartøya set.

Her vil vi kunne transportere cruiseturister med mindre lokaleigde båtar drifta med hydrogen. Ein vil derav få større avkastning frå turisttrafikken samtidig som ein får lønsam produksjon av rein fornybar energi. Heile verdikjeda vil altså vere lokalt produsert, og dette vil kunne skape ringverknader for eksport over heile verda. Dette er altså med andre ord også ei avgjerande sak for å få redusert miljøforureininga frå transportsektoren. Når dette kjem på plass vil det bli svært enkelt å vidareføre dette til å kunne omfatte også vegtransport, og det vil berre vere ein plussfaktor for dei som kjem med bilar drivne av hydrogen.

Mange vil nok seie at å bygge opp hydrogenproduksjonsstasjonar vil belaste leidningsnettet i for stor grad. Det er mange måtar å kunne unngå desse problema på. Ein kan ha produksjonsanlegga heilt inntil kraftstasjonane, eller ein kan bygge fabrikklegg på ein utrangert supplybåt, som igjen kan stasjonere nær ein kraftstasjon. Altså inga nettbelastning.

Vonar politikarar og næringsliv ser den enorme moglegheita vi har for å skape eit meir berekraftig miljø, ikkje berre regionalt, men også globalt. Ved å satse på hydrogenproduksjon tek ein ansvar for framtida, ikkje berre i form av eit reinare miljø, men som eit ledd i å skape mange framtidsretta gode arbeidsplassar.