



Miljøverndepartementet

Ref Miljøverndepartementets brev av 16. mai 2013 med forslag til endringer i forskrifter etter Lov om miljøvern på Svalbard 15. juni 2001 nr. 79 (svalbardmiljøloven).

Først : Beklager sen tilbakemelding, en kombinasjon av ferieavvikling og høysesong for selskapets aktiviteter har medført en glipp i oppfølging av frist for innsending. Håper likevel innspill kan tas med i prosessen.

Pole Position Logistics har kommentarer til følgende punkter :

Forbud mot luftputebåt i åpen sjø.

Vi støtter ikke forslaget om forbud. Det er under utvikling fartøystyper med luftputeprinsipper som kan være svært egnede fartøystyper i en fremtid – også for Svalbardfarvann. Forslaget fremstår som være basert i en subjektiv synsing om denne fartøystypen, virker lite faglig begrunnet og det synes som man trekker føre var prinsippet vel langt.

I ytterste konsekvens vil det kunne bety at man sier nei til fremtidsrettet maritim teknologi – noe som neppe kan være en ønsket hensikt med forslaget.

For nærmere informasjon om forskning rundt luftputefartøy se følgende link på forskningsrådets sider (også lagt ved som print her) :

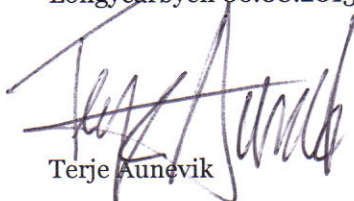
http://www.forskningsradet.no/prognett-maroff/Nyheter/Nye_fartoy_toyer_grensene/1253986421788/p1228296528816?kilde=t

Innføring av minstehøyder for flyvning i verneområder.

På generelt grunnlag er vi motstander av tiltak som ikke er godt faglig begrunnet – noe vi ikke kan se er tilfellet her. Så langt vi kjenner til er det lite som tyder på at med dagens fly/helikopteraktivitet , og de begrensinger på flygninger som allerede ligger – skal være behov for ytterligere innstramminger.

Dersom man skulle gå for en høydebegrensing mener vi det er fornuftig å ha et helhetlig regelverk og at man da følger prinsipper fra fastlandet for dette

Longyearbyen 06.08.2013



Terje Aunevik

POLE POSITION LOGISTICS AS

Port of Longyear / Bykaia
PO Box 514
NO-9171 LONGYEARBYEN

Phone: +47 7902 4990
Fax: +47 7902 4999
24/7 duty phone: +47 9500 8480

General: mail@pole-position.no
Invoice: accounting@pole-position.no
NO 987 895 519 MVA

www.pole-position.no

Nye fartøy tøyser grensene

Ubemannede, fjernstyrte båter som kan operere både dag og natt, og katamaraner med luftputer som håndterer kraftige bølger som en lek. Maritim forskning gjør det mulig å krysse stadig flere grenser.

- Disse båtene er ikke begrenset av sikkerhet og komfort på samme måte som om de skulle hatt menneskelige operatører. Det betyr for eksempel at de kan operere natt og dag og i mer farefylte situasjoner, sier Vegard Evjen Hovstein, daglig leder i Maritime Robotics.

Bedriften i Trondheim utvikler høyteknologiske, fjernopererte og ubemannede farkoster til lands, til vanns og i luften, for kartlegging og innsamling av data. I et prosjekt som er delfinansiert av MAROFF, er det ubemannede båter, såkalte USV-er, for bruk innen miljøkartlegging som står i fokus.

Båtene opereres over radio-/satellittlinker, og er rundt seks meter lange. Evjen Hovstein mener det kan være mye penger å spare på å bruke USV-er, særlig i forbindelse med døgnskuttet bruk.

Oljevern og miljøkartlegging

- På en bemannet, mindre båt som gjør langtids, døgnskuttet datainnsamling offshore eller langs kysten, kan vi se for oss at det er behov for ni-ti personer fordelt på tre skift. Med en ubemannet båt vil et mannskap på to-tre personer kunne gjøre samme jobben, skisserer Evjen Hovstein.

Maritime Robotics retter bruken av de ubemannede båtene inn mot militære bruksområder, geofysisk kartlegging, miljøkartlegging og oljevern. Det kan handle om kartlegging av havbunnen i forbindelse med forskning eller for å lage sjøkart, om kontinuerlig måling av vannkvalitet i forbindelse med oppdrett eller om innsamling av miljødata i forbindelse med oljeutslipp.



Ubemannede, fjernopererte båter kan operere døgnet rundt og i mer farefylt farvann sammenlignet med bemannede båter. (Foto: Maritime Robotics)

Bedriften har også utviklet en teknologi som kalles formasjonskontroll. Det innebærer at flere båter kjører sammen med en bestemt avstand mellom seg og styres fra en og samme operatør. Dermed blir det mulig å gjøre samtidig datafangst over større havområder på en mer effektiv måte.

Utviklingen av de ubemannede båtene begynte som en såkalt «teknologi-push», forklarer Evjen Hovstein.

- Tanken var at «dette er teknologisk mulig» og at vi kunne bryte grenser, heller enn at vi så en spisset anvendelse av båtene. Nå jobber vi med å overbevise markedet om at de har behov for teknologien vår. Markedet er foreløpig relativt lite, men det vokser fra år til år, og vi er i en posisjon der vi tilbyr noe unikt.

Full fart med puter

På båtverftet Umoe Mandal brytes det også grenser - ved å bryte bølger på helt nye måter. Båtverftet har utviklet en teknologi som handler om å løfte hurtiggående båter ut av vannet ved hjelp av luftputer.

- Putene gjør det mulig å løfte katamaranene rundt to meter lenger opp av vannet. Dermed blir motstanden og bevegelser fra bølgene mindre, og båtene kan gå raskere samtidig som komforten er svært god, forklarer Trygve Halvorsen Espeland.

Han er faggruppeleder ved Umoe Mandal og leder et forskningsprosjekt finansiert av MAROFF. I prosjektet utvikles båter som skal brukes i operasjoner knyttet til vindmøller til havs.

Teknologien er imidlertid utviklet gjennom mange år, og den Kongelige Norske Marine har vært den viktigste oppdragsgiveren. Verftet har blant annet bygd Marinens seks nye korvetter i Skjold-klassen, og den siste båten forlot verftet tidligere i vår.

Mer effektive operasjoner

- Vi har fått spesialkompetanse på denne typen fartøy og har lett etter nye bruksområder. I 2010 begynte vi å rette oss inn mot vedlikeholdsarbeid på vindmøller til havs, forteller Halvorsen Espeland.

Bølgene langt til havs er ofte store og kan gjøre det vanskelig både å komme ut til og å ligge inntil vindmøllene for å utføre jobben.



De nye katamaranene vil kunne utføre serviceoppdrag på vindmøller i opptil 2,5 meters bølgehøyde. (Illustrasjon: UMØE Mandal AS)

Mens de fleste båter i dag går i 20-25 knop, gjør luftputene det mulig for Umoe Mandals båter å gå i over 40 knop med god komfort. Båtene kan også brukes inn mot møllene i en bølgehøyde på opptil 2,5 meter. Det betyr at operasjoner kan gjennomføres mer effektivt og under mer utfordrende forhold enn i dag.

Klar til neste sommer

Ifølge Espeland har båtene gjennomgått og bestått aktuelle ytelsestester, både på operasjonell bølgehøyde og fart. Nå handler det om design og bygging.

- Målet er å ha første fartøy ferdig til sommeren 2014. Vi tror vi har utviklet noe som er unikt og som vil være en veldig god løsning for offshore vindindustri. Fartøyet er det eneste på markedet som tilbyr kombinasjonen av tilgang på møller i stor bølgehøyde og en komfortabel transitt i svært høy hastighet.

Umoe Mandal retter i første omgang oppmerksomheten mot det europeiske markedet, hvor det er forventet og pågår stor utbygging av offshore vindfelter.

Prosjektene ved Maritime Robotics og Umoe Mandal ble presentert i [Forskningsrådets sesjon på Haugesundkonferansen](#) i februar.

Skrevet av: [Elin Fugelsnes](#)

Publisert: 13.05.2013

Sist oppdatert: 13.05.2013