

Øernes Færgesekretariat langt fremme med planer om en miljørigtig færge, der kan danne skole for danske småfærger.

”Der er ingen tvivl om, at når der skal bygges nye ø-færger, så peger det hele på eldrift som den bedste løsning.” Jan Fritz Hansen, leder, Færgesekretariatet.



FREMTIDENS GRØNNE Ø-FÆRGE UNDER OPSEJLING

13. juni var en interessant dato. For det var på den dag, arbejderne på Søby værft gik i gang med at bygge det, der skal blive til verdens største eldrevne færge. Den udmærker sig ved at sejle hurtigere og alligevel kun bruge halvt så megen energi, som den i øvrigt ”tanker” fra Ærø vindmøleanlæg. Dermed har Ærø Kommune lagt sig helt i front, når det gælder udvikling af små miljørigtige bilfærger til at betjene Danmarks mange små øer.

”Andre af vores medlemmer går med tanker i samme retning men venter lige og ser, hvordan det hele spænder af, når den nye Ærø-færge bliver sat i drift til næste sommer. Men der er ingen tvivl om, at når der skal bygges nye ø-færger, så peger det hele på eldrift som den bedste løsning,” forklarer Jan Fritz Hansen, leder, Færgesekretariatet, der tæller 18 kommuner med færger i Danmark.

Eldrift er sagen

Men, som han også påpeger, er der jo stor forskel på de enkelte øer og deres muligheder for at bruge el til fremdrivning. Det er oplagt for en lille færge som Venø-færgen, der kun har en overfartstid på 2 minut-

ter. Her har de allerede skiftet hjælpemaskineriet ud med batterier, og næste skridt bliver så hovedmotoren. Til gengæld er det ikke den smarteste løsning for eksempelvis Anholt-færgen, der har en overfartstid på knap tre timer. Men nu arbejder Færgesekretariatet på et lave en såkaldt Ø-hybridfærge, der i første omgang skal kunne bruges som afløserfærge i de enkelte færgeselskaber, og som kan komme til at danne grundlag for Fremtidens Ø-færge.

”Staten har i årevis efterlyst en eller anden form for standardiseret færge, sådan som de har gjort det i Norge og Sverige. Det giver nemlig en række stordriftsfordele – de enkelte færgeselskaber kan udveksle reservedele og låne hinandens færger. Og derfor er vi nu gået i gang med at udarbejde et koncept sammen med et par skibsdesignere og regner med at have noget klar her lige efter sommerferien,” siger Jan Fritz Hansen og forklarer, at denne Ø-hybrid færge vil blive lidt efter samme model som Venø-færgen. Hjælpemaskineriet skal køre på batterier, mens hovedmotoren i første omgang skal køre på biodiesel, men forberedes til senere eldrift.

Støtte fra EU

Projektet vil få finansielle ben at gå på, eftersom regeringen har lanceret et program ved navn ”Vækst i hele Danmark”. Det indebærer bl.a., at det ikke skal koste mere at sejle ad Danmarks blå transportveje end ad de grå landeveje. Og i den forbindelse har regeringen også afsat midler, som via forbedret færgedrift skal skabe mere liv på de danske småøer.

”Vi satser altså på at bruge denne Ø-hybrid færge som afløser rundt omkring i landet. På den måde vil vi få en masse forskelligartede erfaringer, og således kan vores testfærge bruges som nøgle til fremtidens grønne ø-færge,” understreger Jan Fritz Hansen.

Men først i rækken står den nye totalt eldrevne Ærø-færge, der altså skal sejle mellem Søby og Fynshav – og evt. også til Fåborg. Efter planerne skal den gå i drift næste sommer. Ærø Kommune har modtaget i alt 125 millioner kroner fra EU som støtte til projektet. ■

