

# Batteri-færger til øerne er en stor udfordring

Landets mindre færger vil gerne være med i den grønne omstilling. Men man kan ikke forvente, at de træder i karakter som teknologi-pionerer, lyder det fra denne uges kronikør

## FÆRGEDRIFT



Af Jan Fritz Hansen,  
sekretariatsleder,  
Færgesekretariatet

De danske færgeselskaber opfordres både i sidste nummer af Søfart og i forskelligt udsendt brochure materiale til at turde investere mere i miljøvenlig færgefart. Det oplyses, at kun få vælger grønne løsninger for deres færgefart, uanset at det ifølge et studie fra Siemens skulle være økonomisk fordelagtigt. Selvom det på mange måder er et balanceret materiale, så er situationen alligevel ikke helt så enkel.

### Omstilling i gang

Aktuelt er både Helsingør-Helsingborg overfarten og et konsortium på Ærø ved at omstille færger til at sejle på batteri i stedet for diesel.

Det har affødt en lang række spørgsmål til Færgesekretariatet og vore 18 kommuner, der alle har en ø indenfor kommunegrænsen og dermed også færgedrift. For når der nu kører mange el-biler rundt på de danske veje og de store færger nu også kan sejle på batteri, så kan vores noget mindre færger vel også sejle på strøm?

Også SF har for nylig stillet forslag i Folketinget om flere el-færger og at vi tager mere hensyn til miljøet, hvis vi fortsat vil have tilskud til at nedsætte billetpriserne ud til de danske øer.

Fra Færgesekretariatets side følger vi nøje med i de nye teknologiske og miljømæssige indsatser, der gøres rundt omkring.

Men rene batterifærger står desværre ikke øverst på vores prioriteringsliste.

### Afløserfærge kan teste

Siden vi blev grundlagt for godt to år siden, har en af vores prioriteter været at udvikle en afløserfærge. Som det er i dag, sker det ofte, at øboere og besøgende i perioder må leve med reducerede afgang og sejle med andre og ofte meget mindre færger, end de er vant til. Færger skal på værft en gang imellem, enten for vedligehold eller reparation, og så må kommunerne låne sig frem til hvad, der kan findes af ledig tonnage.

Der er derfor et åbenlyst behov for at bygge en afløserfærge, der kan sættes ind flest mulige steder for at sikre betjeningen af vore øer. Samtidig kan vi så teste alt fra miljøtiltag, letvægtsmaterialer, autonomi-drift og måske på sigt udvikle en standard til fremtidens danske ø-færge. Det spiller også godt sammen med Det Blå Vækstteams anbefalinger om at benytte vores kommunale færger og indre farvande til test af allehånde optimerings- og udviklingsforsøg.

Tegningerne til en sådan afløserfærge er nu klar, og den kommer ikke i første omgang til at sejle fuldt på batterier, men bliver en hybrid-løsning, hvor vi tænker miljø ind flest mulige steder. Vi sejler allerede på ren diesel, vi ser på energioptimering og vi ser på el-drift af hjælpemaskineri mv. Selvfølgelig til disse afgrænsede projekter har vi dog fortsat implementeringsproblemer på batterisiden.

### Ikke pionerer

Men hvorfor ikke gøre færgerne helt elektriske, har spørgsmålet lydt?

Svaret er at det faktisk ikke på nuværende tidspunkt vil være driftsmæssigt for-



Færgeren til Tunø. Foto: Færgesekretariatet

svarligt for kommunerne over en kam at være pionerer i den rivende udvikling, der sker inden for batteri-teknologien, og som vi uden tvivl kan forvente os meget af de kommende år både med hensyn til priser, lade-tider og holdbarhed.

De fleste kommunale færgeselskaber er ganske små og fuldt beskæftigede med en daglige drift - og de har ikke umiddelbart resurser til at teste nye systemer eller håndtere opstartsvanskeligheder. Derfor er vi nødsaget til at vente på, at der er flere erfaringer at trække på inden for batteridrevne færger.

### Følger udviklingen tæt

Men vi er selvagt interesserede og følger udviklingen. Her mener vi, at en afløserfærge kan være et godt testprojekt, som på sigt kunne føre til et enkelt og velafprøvet produkt - også med fuld batteridrift. Skal det være en ren batteri-færge, vil det ofte også kræve kraftige lade-stationer på øerne, og det vil i mange tilfælde være en stor teknologisk udfordring for kommunerne.

Med den kommende afløser-færge gør vi

hvad vi kan for at efterleve SF's og mange andres ønsker om at skabe et bedre miljø. Og vi tænker langsigtet i danske arbejdspladser, idet danske værfter og underleverandører forhåbentlig kan bruge færgeskonceptet som grundlag for bygning af flere standard-færger, der ikke skal designes fra bunden hver gang, men hvor kommunerne kan investere i gennemtestede og velafprøvede løsninger.

Alt dette sker så i største respekt for en af vores vigtigste opgaver; at sørge for regulariteten til og fra øerne. Det betyder ganske enkelt, at øboere og turister fortsat kan regne med de sejltider, der er angivet i sejlplanerne og at disse ikke ændrer sig væsentligt, fordi en færge skal i dok til eftersyn og reparation - eller fordi ny teknologi afprøves.

Selv de lidt større og mest resursestærke spillere på færge- og batteriområdet har helt aktuelt måtte erkende, at vi er i en pionerfase med alt, hvad det indebærer af forsinkelser og fordyrelser etc. - og mon ikke studiet fra Siemens også har et vist element af salgspromotion?

Vi skal nok nå det, men vi vil altså gerne søge at forberede os bedst muligt.