

Norge vil være først med brintfærger

I 2015 blev Norge det første land i verden, der satte en batteridrevet færge i drift. Nu vil man gå et skridt videre og være det første land i verden, der sætter en brintdrevet færge i drift. Merprisen i forhold til en konventionel færge ventes at blive på omkring 100 millioner kroner.

Af Torben Skøtt

I år 2000 søsatte Norge verdens første færge til flydende metangas (LNG) og i dag er landet førende inden for LNG-færger. 15 år senere blev den batteridrevne færge Ampere taget i brug, og endnu en gang kunne nordmændene konstatere, at det betaler sig at være med fremme, når det handler om miljøvenlig transport:

– Projektet med at udvikle Ampere har givet et meget fint spinoff til norsk industri, ligesom vi har set det inden for LNG. I de første år var det kun norske færger, der sejlede

på LNG. Senere kom offshore-fartøjerne til, og nu er resten af skibsfarten på vej mod LNG, siger specialrådgiver i Statens Vejevæsen, Edvard Sandvik, til Teknisk Ukeblad.

Ifølge bladet har Statens Vejevæsen nu fået til opgave at forhandle en række kontrakter på plads, så Norge i 2021 kan søsætte verdens første brintdrevne passagerfærge.

Vejevæsenet vurderer, at merprisen for en brintdrevet færge i forhold til en færge med diesel i tanken vil være på omkring 100 millioner norske kroner, men man regner med, at de penge er givet godt ud. Det giver en mere miljøvenlig skibsfart i Norge og i sidste ende internationalt. Eksport af norsk udstyr og ekspertise kan gøre investeringen i en brintfærge til en god forretning.

Mangler regler

Statens Vejevæsen skal nu i gang med at udarbejde de nærmere specifikationer for den nye brintfærge. Planen er, at der skal være prækvalifikation i sidste halvdel af 2017 og valg af leverandør i første halvdel af 2018. Målet er, at færgen kan blive

leveret og testet i første kvartal 2021.

Norsk industri hilser det velkommen, at der nu er udarbejdet en tidsplan for projektet, men man frygter, at manglende regler inden for området kan forsinke projektet.

– I dag findes der ikke nogle regler på området. De skal skabes fra bunden, og det kan i værste fald betyde et halv eller et helt års prøve-sejladt uden passagerer, siger Gørvell-Dahll fra Norsk Industri. Han vurderer, at man var kommet hurtigere i mål, hvis man i stedet havde satset på at udvikle et brintdrevet fragtskib.

De norske miljøorganisationer er naturligvis begejstrede for, at der nu bliver sat turbo på bæredygtig skibsfart, mens andre mener, at det hele går lidt for stærkt.

– Industri og rederier har brug for tid til at udvikle den nye batteriteknologi, før vi bliver introduceret til en endnu en nul-udslipsteknologi, siger Hege Økland fra NCE Maritime Cleantech til Tekniks Ukeblad.

Kilde: www.tu.no og www.tu.no.



Foto: Mynewsdesk

Ampere, der sejler på Sognefjorden, har i løbet af det første år tilbagelagt en afstand, der svarer til halvanden gang rundt om jorden ved ækvator. Færgen forsynes med el fra to batteripakker, hver med en kapacitet på 500 kWh.