

# Partnerskab vil udvikle brintfærge til Oslo-København

Illustration: Knud E. Hansen



Et nyt konsortium med DFDS i spidsen planlægger at indsætte en brintdrevne færge på ruten mellem Oslo og København. Hvis projektet udvikler sig som forventet, kan færgen være i fuld drift allerede fra 2027.

Af Torben Skøtt

Europa Seaways er det foreløbige navn på den nye færge, der skal kunne medtage 1.800 passagerer og 380 personbiler eller 120 lastbiler. Der bliver tale om en ren eldrevet færge, der får energi fra brintdrevne brændselsceller med en effekt på 23 MW. Det skriver DFDS i en pressemeddelelse.

– De største brændselscellesystemer i dag producerer kun 1-5 MW, og udviklingen af så store brændselscelleinstallationer til brug i det maritime er en monumental opgave, som kun kan gennemføres i et partnerskab mellem virksomheder, der tilsammen kan mønstre verdensklasse-ekspertise inden for design, godkendelse, bygning, finansiering og drift af innovative skibe, siger Torben Carlsen, administrerende direktør for DFDS.

Partnerskabet omfatter ud over DFDS som tovholder, ABB, Ballard Power Systems Europe, Hexagon Purus, Lloyd's Register, KNUD E. HANSEN, Ørsted og Danmarks Skibskredit.

– Sammen forventer vi at lære, hvordan vi kan gøre disse brændstoftyper og teknologier kommercielt levedygtige. Det er afgørende for branchens omstilling til klimaneutralitet, der også er det ultimative mål for DFDS' klimaplan, siger Torben Carlsen.

Brintdrevne brændselsceller er i mindre omfang blevet brugt til små-

skibe og som supplement til dieselmotorer, men Europa Seaways er i en helt anden vægtklasse, og det er første gang et skib udstyres med 23 MW brændselsceller. Det vil kræve en del udviklingsomkostninger, og derfor har konsortiet bag projektet søgt om støtte hos EU's Innovationsfond.

Jacob Steffensen, der er innovationschef hos DFDS, fortæller til det norske tidsskrift Teknisk Ukeblad, at støtten primært skal gå til at dække prisforskellen mellem fossilt og grønt brændstof. De har ikke ansøgt om et bestemt beløb, men en variabel støtte flere år i fremtiden, som kan reduceres i takt med at prisforskellen mellem fossilt brændstof og brint bliver mindre.

Ifølge Jacob Steffensen skal brinten håndteres og opbevares under tryk, da det er væsentligt billigere end at håndtere flydende brint, der skal køles ned til minus 253 grader. På Europa Seaways skal der være brinttanke både over og under dæk.

Det er planen, at brinten skal produceres på basis af havvind et sted i Storkøbenhavn, hvorfra brinten kan transporteres til færgelejet via rørledninger. Hvis projektet udvikler sig som forventet, kan færgen være i fuld drift allerede fra 2027.

## Fakta:

- 23 MW elmotor som forsynes med el fra PEM brændselsceller.
- 44 tons brintlager over og under dæk.
- 48 timers driftstid på fuld tank.
- Forventet årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 64.000 tons.
- Plads til 1.800 passagerer og 380 personbiler/120 lastbiler.
- Brintproduktion på basis af havvind. Elektrolyseanlæg placeres i Storkøbenhavn og sendes via rørledninger til færgelejet.
- Forventes i drift fra 2027.