

Kommunerne skal turde investere i en miljøvenlig færgefart

Ved at installere eldrift på den danske flåde af indenrigsfærger kan vi årligt spare udledningen af 50.000 ton CO₂, og 7 ud af 10 færger er mere profitable som elektriske færger. Det viser et studie fra Siemens. Alligevel tøver kommunerne med at investere i grønne teknologier. Det ærgrer det maritime brancheudviklingscenter i Nordjylland MARCOD.

Der sejler i dag 52 færger i Danmark på 42 indenrigsruter, som forbinder øer med fastlandet og fungerer som genvejsruter. Et studie fra Siemens har vist, at det er økonomisk fordelagtigt for 7 ud af 10 af de kystnære færger at erstatte deres fremdrivningsmotor med eldrift. Det kan samtidig spare Danmark for 50.000 ton CO₂ at elektrificere hele den danske indenrigsflåde. Det svarer til cirka 15.000 personbiler.

Alligevel er det de færreste kommuner og færgeselskaber, som vælger en mere langsigtet og grøn løsning, når det gælder deres færgefart. Erfaringerne viser, at de oftest ser investeringen på en økonomisk kort bane, og de vælger derfor den traditionelle løsning – en stålfærge med dieselmotor - som er billigst på kort sigt, men bestemt ikke på lang sigt.

- De kommunale beslutninger kan være lidt kortsigtede, og vi har desværre set eksempler på, at man vælger den traditionelle løsning, som er billigst nu og her, når de laver udbudsmateriale og træffer beslutning om færgedriften. En elfærge kræver en merinvestering i batterier, evt. udbygning af el-nettet til havnelejet og etablering af opladningsstationer. Merinvesteringen ved en elektrisk færge vil dog være tilbagebetalt efter 5,5 år – afhængig af ruten – viser Siemens analyse. Og herefter vil de operationelle omkostninger til drift og vedligehold være mindre end ved en traditionel færge. Vi ved, at batterierne bliver bedre og billigere, og den udvikling går stærkt, forklarer Erik Møller, erhvervs-konsulent hos MARCOD.

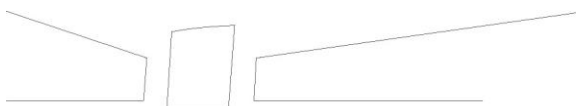
Han råder kommuner og færgeselskaber til i langt højere grad at se på levetidsomkostningerne – Life Cycle Costs – og bæredygtighed, når der skal vælges en ny løsning og laves udbudsmateriale. Det giver den bedste løsning for miljøet og færgens økonomi på den lange bane.

Siemens studie viser, at omlægningen til elektrisk drift af de 39 mest profitable færger vil reducere de årlige drift- og vedligeholdelsesomkostninger med samlet 81 millioner kroner. Siemensrapporten anvender erfaringstal fra den norske letvægtsfærge Ampere, hvor driftsbesparelserne kommer både fra el-system, brug af letvægtsskrog med mere, så proportionerne kan ikke direkte overføres på danske enkeltfærger eller ruter i forhold til den direkte effekt eller forretning uden en nærmere beregning.

Teknologien til grøn omstilling er klar

MARCOD havde i efteråret 2016 et praktiksamarbejde med Morten Vinde, som studerer miljøledelse og bæredygtighed på Aalborg Universitet. Han skrev sin semesteropgave med fokus på at navigere mod en mere grøn færgefart. Ifølge rapporten og MARCOD, så skader den kortsigtede økonomiske horisont samt en generel mangel på viden om de teknologiske muligheder i kommunerne den grønne omstilling. For teknologierne er velafprøvet og klar, mener MARCOD.

I Norge sejler den fuldelektriske bilfærge Ampere og letvægtsfærgerne Visions of the Fjords, og flere el-færger er på vej. I Danmark har Scandlines erfaringer med hybriddrift på flere af deres større færger, og der kommer snart fuld batteridrift på Helsingør-Helsingborg. Ærøfærgerne bygger p.t. på deres første fuldt batteridrevne færge, Thyborøn Agger Færgefart får hybriddrift på deres nye færge og Venø Færgefart har installeret delvis batteridrift.



- Vi ser eksempler på nye løsninger i den danske færgefart, men det kan undre, at flere af vores kommuner ikke er med fremme på beatet, når det gælder grøn færgefart, som står for en betydelig del af deres miljøregnskab. Man kan undre sig over, hvorfor færger undlades, når kommunerne ellers omfavner de teknologiske muligheder på andre områder fx inden for gasbusser, førerløse busser og tilsvarende eksperimenter, og her ser det som en grøn branding af deres kommune, siger Erik Møller.

Hybriddrift kombinerer den traditionelle dieselmotor med el-drift. Ved lav sejlhastighed bliver den overskydende energiproduktion fra dieselmotoren lagret i batterierne, som så kan tilbageføres, når motoren ved høj sejlhastighed producerer for lidt energi. Ny og bedre batteriteknologi betyder, at man nu også er i stand til helt at udskifte dieselmotorer med elektriske batterier. En eldrevet færge får sin energi fra en installeret batteripakke, som bliver opladet fra elnettet, når færgen er i havn. Installeret el-batterierne på en færge bygget af et letvægtsmateriale som aluminium eller kulfiber, er det muligt at reducere energiforbruget yderligere.

- Kommer strømmen fra en vedvarende energikilde som fx vind- eller solenergi, er det muligt at have en 100 procent CO²-neutral færge. Dertil kommer den store økonomiske besparelse på olie, mindre vedligehold, driftsomkostninger og reduceret støj ombord. Så fordelene er mange, siger Erik Møller.

Pixibog og kampagne om grøn færgefart

MARCODs formål er at skabe vækst og udvikling hos de nordjyske maritime virksomheder og understøtte udviklingen af grønne miljøteknologier. På baggrund af Morten Vindes semesterprojekt og tidligere projekter omkring grønne letvægtsfærger udgiver MARCOD nu en pixibog målrettet beslutningstagerne i kommuner og færgeselskaber, som oplyser om fordele og muligheder ved hybrid-, el- og letvægtsfærger. Pixibogen rundsendes til kommunerne, og MARCOD hjælper gerne kommunerne videre i processen.

- Vi ønsker med denne oplysningskampagne at give kommunerne et informeret grundlag at træffe beslutning omkring en ny investering i deres færgedrift. Det er selvfølgelig ikke af ond vilje, at kommunerne vælger de traditionelle løsninger, så vi tror på, at flere ville gøre den langsigtede og bæredygtige investering, hvis de fuldt ud kendte til mulighederne og fordelene ved en grønnere færgefart. Man kunne også spørge om ikke teknologileverandørerne kunne begynde at tilbyde leasingaftaler batterifærger eller udstyr og dermed reducere kommunernes investering, som man ser med for eksempel kopimaskiner, pumper og lastbiler, siger Erik Møller.

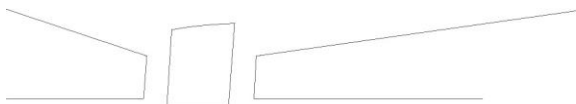
En tredjedel af de 52 indenrigsfærger er bygget før 1980, så beslutningen om en udskiftning venter i en nær fremtid, påpeger Siemens i deres studie.

For yderligere oplysninger, kontakt venligst:

Erik Møller, erhvervsrådgiver MARCOD, telefon 26 85 32 05

Siemens' studie 'Elektrificering af Danmarks færgefart'

- 30 af Danmarks 52 færgeruter er mere profitable i batteridrift sammenlignet med dieseldrift
- Yderligere 5 færgeruter bliver profitable, når PSO-afgiften flyttes over på finansloven, som et flertal i Folketinget er enige om
- Drift- og vedligeholdelsesomkostninger reduceres med 81 millioner kr. pr år ved elektrificering af de 39 mest profitable færger.
- Elektrificeringen af de 52 kystnære dieselfærger vil resultere i en CO₂-besparelse på 50.000 ton per år.
- En tredjedel af de danske indenrigsfærger er bygget før 1980 og står overfor snarlig udskiftning



Siemens.dk/eferry

Fakta om MARCOD

MARCOD er et maritimt brancheudviklingscenter og klyngesekretariat, som støtter udviklingen hos små og mellemstore maritime virksomheder i den nordjyske maritime klynge. MARCOD er en specialiseret maritim erhvervsfremmeaktør med indgående kendskab til den maritime branche og et omfattende netværk til maritime aktører i Danmark og Skandinavien. MARCOD er etableret ultimo 2010 og støttes i perioden 2016-18 af Vækstforum Nordjylland, Business Region North Denmark, nordjyske kommuner og havne, maritime netværk, medlemmer og diverse fonde. MARCOD er organiseret som en fond og har base i Frederikshavn med satellitkontor på Aalborg Havn. Centret har i alt ni ansatte og er sølvcertificeret i henhold til EU's fælles klyngeinitiativ ECEI. **Læs mere om MARCOD på www.marcod.dk**

