

AF JENS NØRGAARD

NYTÆNKNING I FÆRGEFARTEN KAN ENDE SOM TRENDSÆTTER

Dansk design- og ingeniørkunst på højeste plan står bag udviklingen af banebrydende oplæg til ny færgetype til de indenlandske mindre færgeoverfarter. Projektet går under betegnelsen "Afløserfærgen" og bryder med hidtil kendt teknologi og design, idet man praktisk talt får en færgetype "Tre i én", så den i store dele passer til samtlige færgelejer uden større ombygninger på land eller på færge.

Det var på Folkemødet på Bornholm for nu mere end to år siden - to hoveder samme tanke - under en mindre smalltalk mellem formanden for Dansk Metal Claus Jensen og sekretariatsleder Jan Fritz Hansen, Færgesekretariatet i Ærøskøbing. Baggrunden for samtalen mellem de to var dengang som i dag mere end relevant - det handler om beskæftigelse på de danske værfter og sikre færgefarten til småøerne. Ville det være muligt at skabe noget nyt og unikt i danske skibsfart med store fremtidsudsigter.

Sekretariatsleder Jan Fritz Hansen stod aktuelt med problemet. Kommunerne, som ejer af færger og overfarter, har forskellige færger og ikke mindst færgelejer, som gør det meget vanskeligt at hjælpe hinanden ved nedbrud på en færge. Der må kunne findes en løsning - en

standard for en færgetype - afløserfærge. Lige siden Færgesekretariatets etablering den 1. marts 2015, har mulighederne for en forenkling af forretningsgange samt færgetyper været oppe at vende.

Ligeså mange kommunale færgeoverfarter der findes i Danmark, næsten ligeså mange færgetyper findes. Alle er nok enig i at der vil være store fordele og besparelser ved en højere grad af standardisering af færger og færgelejer, men det er hidtil ikke lykkedes.

ØKONOMIEN PÅ PLADS

Skæpsis er der dog ved at vende efter de nye muligheder for billigere overfarter, hvor der nu afregnes uden for højsæsonerne efter landevejsprincippet. For selvom der har været

en smule "radiotavshed", så er der i det stille blevet arbejdet videre med kongstanken fra Folkemødet.

Claus Jensen og Jan Fritz Hansen har aktiveret en lang række interesserede i det maritime og politiske netværk. Fra sin tid som skibsbygger på Lindø tog Claus Jensen kontakt til skibsingeniørerne. Nu arbejdes der tæt sammen med Odense Maritime Technology (OMT), HOK Marineconsult, Claus Kruse Consult, Brahe Design og DTU Maritime bakket op af værfternes hovedorganisation Danske Maritime.

Mere eller mindre er de økonomiske midler på plads. Om kort tid tages beslutningen til hvilket værft der får tildelt færgeordren, idet processen med indhentning af priser er igangsat.

ENKLE KRAV TIL FÆRGEN

Kravene til projektet er, at det skal være enkelt. Færgen skal bygges som en dobbelttender og udstyres med to hybrid motoranlæg, der hver for sig skal yde 375 kW, nok til at skyde en servicefart på 10-11 knob. En ren elektrisk fremdrift er også en mulighed. Det fremgår af et oplæg udarbejdet af professor Mogens Blanke, DTU Elektro, og tilgået Søfartsstyrelsen under henvisning til fremtidens autonome skibsfart.

Derudover skal der bruges flere ressourcer på bl.a. optimering af færgens layout end der hidtil har været mulighed for med de individuelle designs. Det drejer sig om optimal udnyttelse af arealerne, reduktion af færgens vindmodstand herunder ved at minimere styrehuset. Færgen skal også være en god visuel oplevelse. Overfarterne og andre interessenter inddrages i dette arbejde.

I oplægget til projektet arbejdes der med en standardlængde på 38 meter som vil kunne varieres op til godt 50 meter, ved forlængelse med en standard midtersektion. Alle standarder har en færgelængde på godt 11 meter og en dybgang på omkring 2.3 meter, fortæller skibssingeniør Hans Otto Kristensen, HOK Marineconsult i Kokkedal, og en af de tekniske eksperter bag oplægget til afløserfærgen. Prisen ligger ikke fast, men ventes klar ved månedsskiftet januar/februar. Antallet af pax ligger på 120 og vil kunne øges eller reduceres efter behov.

PLADS TIL MØLLEVINGER

Standard færgen får tre kørebaner. I henholdsvis styrbord som bagbords side vil færgen kunne rumme personbiler. Den midterste kørebane er forbeholdt lastbiler herunder modulvogn og én sættevogn

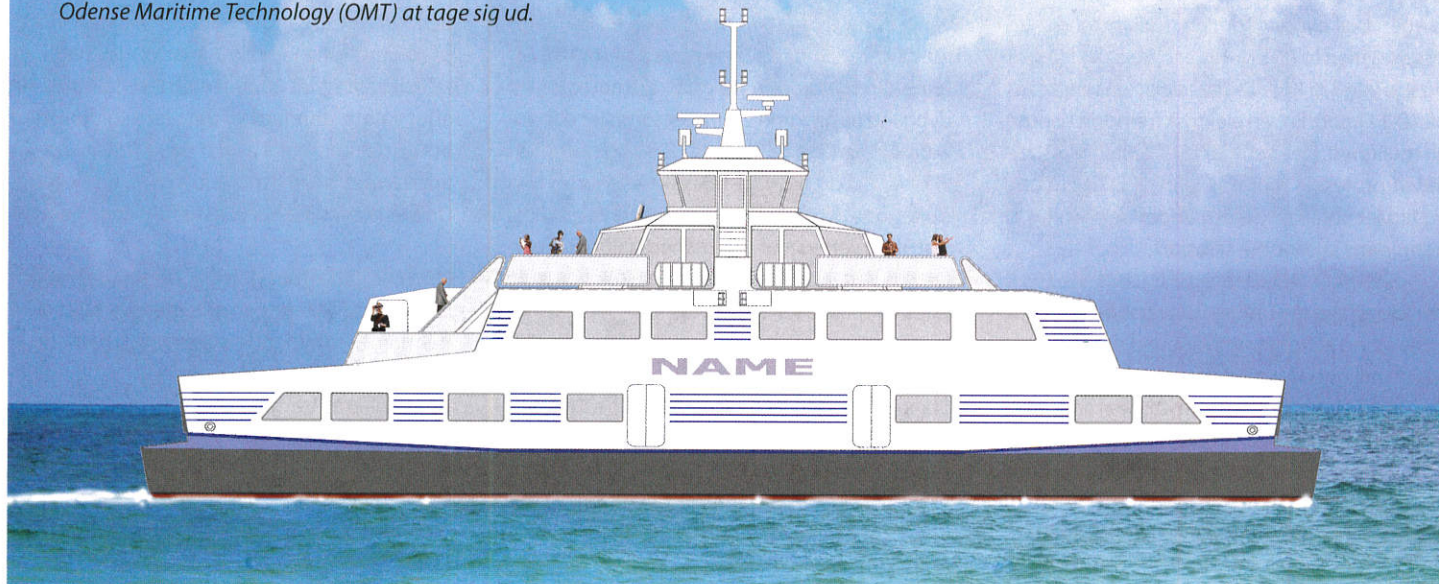
til transport af eksempelvis møllevinger. De foreløbige beregninger bygger på plads til 19 personbiler. Ovenover maindeck indrettes 2 passagersaloner med kiosk samt automater for selvbetjening, alt efter overfartens længde. Alt efter valgte standard vil der være soldæk med borde og bænke. På øverst dæk vil der være en uopvarmet panorama salon med god udsigt. Den er mest tiltænkt turister om sommeren.

I forhold til fastlæggelse af den endelige udformning af apteringen arbejdes der på at gøre denne så indbydende som mulig, da dette er essentielt for passagerernes oplevelse af færgesejladsen.



Sekretariatsleder Jan Fritz Hansen
Foto: Carsten Lundager

Sådan ventes afløserfærgen i stregtegning ved Odense Maritime Technology (OMT) at tage sig ud.



Det bliver en opgave for designere og arkitekter. Interessenterne begynder allerede at melde sig, såvidt "Maritime Danmark" erfarer. Færgen vil nemlig både i type og design repræsentere det nyeste indenfor skibsteknologi og design og som sådan være en sejgende "reklamesøjle" for danske underleverandører i deres fulde bredde samt selvfølgelig skibsværfterne.

GLOBAL TRENDSÆTTER

Afløserfærgen kan dermed gå hen og blive en global trendsætter, hvilket også er baggrunden for DTU Maritime's medvirken. Det betyder at forskerne på Danmarks Tekniske Universitet, der på den ene eller den anden måde er engageret i skibsfart og maritime forhold, har man haft tæt kontakt med for at finde arbejdsområder, hvor universitetsverdenen og den praktiske skibskonstruktionsverden, kan gå hånd i hånd og dermed øge innovationsgraden. Man håber på sigt at kunne indgå en længere charteraftale på færgen mellem DTU og Færgesekretariatet. Det sker med baggrund i forskningen af autonom skibsfart, hvor netop denne ø-færge vil kunne tilpasses, så den samtidig kan fungere som en test platform for autonom skibsfart, i de perioder, hvor den ikke indgår direkte i færgebetjeningen af overfarterne.

Færgesekretariatets afløserfærge kan ifølge Hans Otto Kristensen også blive en del af en løsning på infrastrukturelle problemer i EU. Skulle et af de 27 medlemslande eller flere stå med et færgeproblem på short sea operationer, så er løsningen i Danmark uden at det skal vælte budgetterne. Man undersøger derfor, om afløserfærgen kan indgå i et af EU's såkaldte Horizon 2020 projekter. Skibsingeniøren er ikke i tvivl, får vi først en godkendelse af EU står dansk skibsbygning stærkt internationalt.

Hans Otto Kristensen ved hvad han taler om. Han har en lang karriere bag sig med speciale i skibskonstruktioner bl.a. fra Søværnet og Scandlines, DTUs maritime center, Danske Rederier og nu som konsulent bl.a. for Færgesekretariatet.

POLITISK OPBAKNING

Afløserfærgen ventes færdigbygget i 2019. Skibet vil fra starten være omgærdet af stor opmærksomhed. DTU håber at få sit EU projekt igennem omkring forskning i relation til autonome skibe under Horizon 2020 støtteprogrammet for forskning og innovation. Programmet ventes søsat i 2019. EU programmet vil kunne yde økonomisk støtte til forskere, virksomheder, iværksættere, organisationer, regioner m.fl.. I relation til færgeprojektet endevendes alt omkring autonom skibsfart herunder alle arbejder udført af underleverandører, søfartsmyndigheder, klassifikationselskaber og velrenommerede motorleverandører.

På den politiske front er initiativerne omkring afløserfærgen blevet mødt med tilfredshed, fortæller sekretariatsleder Jan Fritz Hansen. Både erhvervsminister Brian Mikkelsen og indenrigsminister Simon Emil Ammitzbøll-Bille havde "tommelfingeren" opad, da de blev præsenteret for projektet på Slotsolmen i København den 20. november 2017.

Når færgen er bygget er det Færgesekretariatets opgave at sikre beskæftigelse af skibet mest muligt i de øvrige færgers dokningsperiode og ved spidsbelastninger på diverse overfarter.

I den opstartsfasen har vi brug for at man fra politisk side får en statslig garanti for at der holdes en hånd under projektet, fortsætter sekretariatslederen. I lang tid har skiftende regeringer peget på en optimering af færgefarten i Danmark – større standardisering og udnyttelse af stordriftsfordele. Nu opfylder vi det ønske, så mangler vi kun politisk velvilje for at få projektet sikkert i havn!

TRE I ÉN FÆRGE

"Afløserfærgen" bryder med hidtil kendt teknologi og design, idet man praktisk talt får en færgetype som i det store hele passer til samtlige overfarter uden større ombygninger på land eller på færge. De danske færgelejer er en skøn blanding af ramper og færgeklapper. For at en enkelt færge kan betjene og sejle på samtlige ruter kræver det nytænkning ved konstruktionen.

Færgen forventes bygget i stål som hovedmateriale, men man er i projektgruppen åbne overfor brug af kompositmaterialer for delelementer ombord på færgen, eksempelvis, døre, luger, master samt evt. let aftagelige ramper, der skal kunne monteres på færgen, (Klikkes på, red.), når den skal betjene overfarter, hvor der ikke findes landramper. Komposit vil ofte være et økonomisk materiale til elementer, som kan seriefremstilles til flere færgetyper. Det kunne f.eks. være styrehuset. Ved anvendelse af komposit er der en stor udfordring med brandsikring, som skal løses.