

Teknisk Ukeblad

Norgesfærge vil sejle 27 knob uden udledninger



'Superspeed 1' fotograferet ved en tidligere lejlighed i Hirtshals. Arkivfoto Søfart/Hanne Hjermitslev

Af [Kim Marquart](#) 25. maj 2023 08:34

Rederiet Color Line står i spidsen for en projektgruppe, der skal få rederiets hurtige færges til fortsat at sejle med 27 knob mellem Kristiansand i Norge og Hirtshals, men uden at udlede drivhusgasser såsom CO₂.

Både batterier og metanol er muligt, men så skal vi have nogle økonomiske rammer på plads
Robin Tomren, Color Line

Færgen, som hedder 'Superspeed 1', er i forvejen blandt de hurtigste enkeltskrogsfærges i verden. Med 27 knob er der kun få knob op til topfarten for katamaranfærgerne, der sejler til og fra Bornholm med omkring 35 knob.

Men farten koster i brændstof.

Color Line har som mål at reducere udledningen med 55 pct. i 2030 og være på nul i 2050. Rederiet er godt på vej og har med en række tiltag siden 2000 opnået emissionsreduktioner på 41 pct.

Med udgangspunkt i dagens rutetrafik har projektgruppen med 10 forskellige partnere nøje gennemgået både tekniske og økonomiske forudsætninger, samt forskellige brændstofalternativer for en nul-emission hurtig færge i 2050.

Det skriver det norske medie [TU.no](#). 25. maj 2023.

- Vi er startet med den lavest hængende frugt. Der er stadig mere at hente ved mindre omfattende tiltag, ikke mindst digitalisering og smartere løsninger. Men det er de sidste 15 procentpoint, der er hårde, siger direktør for bæredygtig havne- og tonnaged udvikling i rederiet, Robin Tomren til mediet.

Projektgruppen har betragtet både biodiesel på nutidens motorer som et nulalternativ, og LNG, LBG (biogas), ammoniak, tryksat brint i brintmotorer og brændselsceller, e-methanol/biomethanol, batterihibridisering 20-100 pct. opladet fra land.

Nu står piloten tilbage med to mulige muligheder for at genopbygge og opgradere Superspeed 1: Batterier eller methanol. Men ingen af dem er fejlfri eller klar uden myndighedernes hjælp og bistand.

Økonomi bremser udvikling

Hovedkonklusionen er, at de teknologiske muligheder bremses af økonomisk tyngdekraft, skriver mediet.

- Både batterier og metanol er muligt, men så skal vi have nogle økonomiske rammer på plads, siger Robin Tomren.

Investeringer i batterier anslås til cirka 750 mio. norske kroner. Driftsomkostningerne vil følge prisudviklingen på el. Fordelen ved batterier er den høje effektivitet.

Methanol kommer mere fordelagtigt ud på investeringssiden med cirka 230 mio. norske kroner. Det store spørgsmål er, hvad brændstoffet kommer til at koste, og om der er nok udbud af grøn methanol/biomethanol. Energitabet er også stort, når man ser på produktionen af e-fuel fra vedvarende energi.

Målet er fast trods usikker økonomi

'Superspeed 1' er nu 15 år og bruger godt tre timer mere på turen på 72 sømil. Forundersøgelsen har set på fartøjet og driften ud fra et livscyklusperspektiv og vurderet emissioner hele levetiden.

- Vores skibe har mange gode år tilbage. I det store billede skal vi skære ned i udledningen ved at genopbygge og hibridisere den eksisterende flåde, siger Robin Tomren til mediet.

Selv om konklusionerne af denne undersøgelse har tydeliggjort at de er økonomiske udfordringerne ved at indføre nul-emissionsløsninger på eksisterende tonnage, står Color Lines langsigtede mål om at realisere "netto nul" i 2050 fast.