

OSK udvikler på 8000 lanemeter ro/ro-katamaran i Blue Innoship-regi

25. marts 2015 08:28 | Af Søren L. Hviid | Tip redaktionen om en historie

INNOVATION: En katamaran med 8.000 lanemeter kan styrke konkurrenceevnen i short sea. Sådan lyder visionen i Trailer Cat, der er et af 14 projekter i Blue Innoship, som sættes i gang fra månedsskiftet.

Fremtidens short sea ro/ro-skib vil muligvis have en bredde på mere end 70 meter og en kapacitet på over 8.000 lanemeter. Og så lastes og losses der i borde i hele skibets længde i to niveauer samtidigt, forklarer Kristian Holten Møller til Søfart. Han er chef for den rådgivende skibingeniørvirksomhed OSK Shiptechs afdeling i København.

"I princippet har ro/ro-skibe ikke forandret sig nævneværdigt, siden de begyndte at blive almindeligt udbredte i markedet i 1970'erne. Ud over at kapaciteten for de største af skibene nu er oppe på 3.000 til 4.000 lanemeter, lastes og losses de stadig over en agterrampe," siger Kristian Holten Møller.

Det er den relativt lille tonnageevolution i kombination med vore dages øgede fokus på miljøaspekterne i søfarten generelt – og for short sea-farten specifikt – og konkurrencen fra den landbaserede godstransport, som er udgangspunktet for fremtidsvisionen om en helt ny type af ro/ro-tonnage.

14 Blue Innoship-projekter sætter fra land 1. april

Visionen hedder Trailer Cat og er et af i alt 14 projekter, der er fordelt i fem forskellige arbejdsgrupper i Blue Innoship. Et Samfundspartnerskabs-drevet innovationsprojekt med deltagere fra en række maritime virksomheder, danske forskningsmiljøer og såkaldte GTS-institutter, altså kommercielle virksomheder med et almennyttigt formål.

Her skal repræsentanter fra mere end 40 virksomheder og organisationer mødes fra 1. april i år og fire år frem for at udvikle nye produkter og services til den maritime industri, som både skal være miljømæssigt og kommercielt bæredygtige. Budgettet er på 117 mio. kr. over den fireårige periode.

OSK Shiptech deltager med Trailer Cat-projektet, som ifølge Kristian Holten Møller skal bringes videre fra en "out of the box-idé" til et egentligt skibdesign baseret på en reel business case.

En ramme til at komme videre med gode ideer

"Trailer Cat er en af de projektideer, vi på et tidspunkt har sat i søen for at holde os skarpe, men som ikke rigtigt er kommet videre. Det, tror jeg, at Blue Innoship viser sig at være en oplagt ramme for, rent faktisk kommer til at ske," siger han.

Blue Innoship råder over projektmidler for i alt 117 mio. kr. Dele af de midler skal nu gøre OSK Shiptech og samarbejdspartnerne i Inno+ Trailer Cat-projektet i stand til at gennemføre de nødvendige projektfaser, der skal dømme visionen om en helt ny type af short sea ro/ro-skib enten ude eller inde.

Målet er således i de kommende fire år at få udarbejdet et feasibility-studie, få opsat operationskriterier sammen med faktiske eksisterende operatører samt endelig at få lavet et egentligt skibdesign ud fra en verificeret business case.

Stiller store krav til havnene

Grundideen med Trailer Cat er at udvikle et fartøj med mere end dobbelt så stor lanemeterkapacitet, som selv de største ro/ro-skibe i short sea-fart har i dag. Samtidigt skal Trailer Cat-skibstypen, der, som navnet antyder, baserer sig på et katamaranskrog, kunne lastes og losses ekstremt hurtigt.

Herudover forudsættes skibdesignet at være energioptimeret og grønt eksempelvis ved anvendelse af LNG-drevet maskineri.

Det meget store lasteindtag giver, hvis kapaciteten er udnyttet, fartøjet en høj energieffektivitet. Denne styrkes ydermere af skibstypens evne til at foretage en meget hurtig turnaround i havnene, da den korte havnetid giver mulighed for en langt lavere servicefart end de typisk omkring 20 knob, de fleste short sea ro/ro-skibe anvender i dag.

Den langt større energieffektivitet sammen med et grønt design medvirker således til at lette det aktuelle pres på short sea-skibsfarten fra skærpede miljøregler i forhold til emissioner og konkurrence fra landtransporten.

FAKTA – Trailer Cat

- Inno+ Trailer Cat-projektet anvender som sammenligningsgrundlag operationsomkostningerne på en trailer, transporteret på en 120 sømil lang short sea-rute betjent af et 3.800 lanemeter stort ro/ro-skib.
- Der tages udgangspunkt i to forskellige geografiske scenarier. Begge med et meget højt transportgrundlag; enten i området ved Den Engelske Kanal eller i Den Mexicanske Golf.

- Målet er, at Trailer Cat-skibet, på trods af en lanemeterkapacitet på mere end 8.000, skal kunne foretage et havne-turnaround 30 pct. hurtigere, end et stort moderne ro/ro-skib kan i dag.
- En del af den meget store dødvægtskapacitet, de mange lanemeter kræver, kan hentes ved anvendelse af katamaranskrog, som ikke forudsætter ballastering.
- Trailer Cat-projektet stiller store krav til anløbshavnens opmarchkapacitet, der reelt skal kunne rumme mere end 16.000 lanemeter, når skibet på kort tid skal vende.
- Dette kræver endvidere også udviklingen af en helt ny type ekstremt bredt linkspan i to niveauer, da konceptet baserer sig på en sideværts lastning og losning af skibets to trailerdæk, der ikke er forbundne af interne ramper.
- Trailer Cat-projektet ledes af skibsingeniør Claus Kruse, der har mange års teknisk og operationel erfaring fra ro/ro- og ro/pax-operatørerne DFDS og Scandlines.

Læs også:

[Danmarks største maritime grønne innovationsprojekt søsættes](#)

ER DU ABONNENT?

Med et abonnement får du ubegrænset adgang til online avisen. **Læs avisen online** >

Bliv abonnent