



Den nya Kvarkenfärjan är inget skrytbygge som konkurrerar om nöjesresenärer. Det är en färja som fyller en viktig funktion och representerar det senaste inom fartygsteknik.

Nya färjan får teknik från regionen

Det var i augusti 2014 som Wärtsilä meddelade att bolaget har fått i uppdrag att planera den nya Kvarkenfärjan. Drygt fyra år senare är färjan beställd. Leverans sker i april 2021.

Även om det varit en del turor kring finansieringen, vilket är förståeligt och normalt, har projektet framskridit med beundransvärd målmotivenhet. De regionala krafterna, på båda sidorna om Kvarken, har mobiliserats och engagerats och slutresultatet är att Österbotten och Västerbotten får en högklassig interregional förbindelse som lyfter och stärker de två regionerna.

Det är snävt tänkt. Faktum är att en färjeförbindelse av den kvaliteten som nu etableras har större betydelse än så. Nya kostnadseffektiva gods- och trafikströmmar skapas och ännu har vi inte sett vilka effekter den nya färjan kommer att få. Infrastruktur kräver tid. En ny modern färja skapar möjligheter.

Färjan blir också ett regionalt flaggskepp. Gäster som kommer till regionen blir inte speciellt imponerade av den nuvarande färjan, Wasa Express, som inhandlades från Las Palmas 2012. Trots sina 40 år på nacken är färjan, efter de renoveringar och moderniseringar som gjorts, i gott skick, men någon skönhet, varken in- eller utvändigt, är hon inte.

Att det är Raumovarvet, eller Raumo Marine Constructions, som bygger nya Kvarkenfärjan är i linje med det som förväntas av projektet. Varvet är känt för att bygga kvalitet och tidtabellen håller. Raumovarvet var av allt att döma beställarens önskan, även med tanke på den statliga finansieringen, från första början, men upphandlingsförfarandet krävde alternativ.

En färja på ritbordet är kostnadsmässigt betydligt mera förlåtande än en färja som svetsas vid varvet. I planeringskedjet har färjan innehållit många spännande lösningar och intressant teknik, men hur mycket finns kvar när kostnadsbudgeten, som av allt att döma stiger till drygt 120 miljoner euro, är godkänd, det återstår att se.

REGIONENS INDUSTRIFÖRETAG VILL vara med, det betyder mycket för projektet. Färjan ska bli ett skyltfenster för energiklustret och en testbank för våra ledande teknikföretag. Något renodlat testlaboratorium blir det knappast fråga om, men det blir ett smidigt sätt för våra företag att visa upp den senaste tekniken och samla data och information i produktutvecklingssyfte. Kunder kan underhållas

VBL:S VALDEBATT

VASABLADET VÄLKOMNAR debatt inför vårens riksdagsval. Debattinlägg ska ta ställning i saksfrågor. Rena upprop för enskilda kandidater eller partier publiceras inte, liksom inte namnlistor till stöd för någon kandidat. Redaktionen förbehåller sig rätt-

en att korta och redigera inlägg. Skicka inlägget per e-post till adressen: debatt@vasabladet.fi. Underteckna med eget namn och bifoga alltid kontaktppgifter som telefonnummer för redaktionens kännedom. Anonyma bidrag publiceras inte.

Kandidaternas inlägg under-tecknas med namn, titel, parti och ort.

Sista dag för inlägg i valdebatten är fredag 12 april, lördag 13 april publiceras enbart eventuella svar på tidigare inlägg. Valdagen är fredad från debatt. –Red

LEDARE

Björn Stenbacka

bjorn.stenbacka@vasabladet.fi
06-7848 234



ombord samtidigt som teknik visas upp och affärer slutförs.

Äntligen får vi lokalt också uppleva att det installeras teknik från Wärtsilä i en färja som trafikerar i våra vatten. Vanligtvis ser vi hur motorer och teknik transporteras genom Wasa för att lastas ombord på ett fraktfartyg i Wasa hamn. Slutdestinationen brukar i allmänhet vara på andra sidan jordklotet.

Någon beställning har ännu inte bekräftats, men självklart är det Wärtsilä som levererar motor-teknik, LNG-bränslesystem och mycket mer. Hur mycket återstår att se, men det finns plats också för andra företag med Vasaanknytning.

ABB VILL gärna leverera propulsionslösningen Azipod, samt automation, inklusive plattformen Ability, Wärtsilä, Danfoss och VEO har tillsammans utvecklat en marin tillämpning som bygger på hybrid- och batteriteknik. Frågan är om just den lösningen är mogen för att introduceras i den nya färjan, som ska innehålla batterier och ett system för energilagring.

VEO förverkligar stora elektrifieringsprojekt när tyska Meyer Werft bygger kryssningsfartyg i Åbo och Papenburg. VEO förväntas också få en betydande roll som leverantör. Danfoss utvecklar centrala komponenter och teknik, kraftelektronik och frekvensomvandlare, till både hybrid- och eldrivna fartyg, vilket också passar utmärkt in i det koncept som Kvarkenfärjan representerar.

Det återstår att se vad företag som WE-Tech Solutions eller Arcteq kan bidra med, men förhoppningsvis får Vasaföretag som utvecklar marin-teknik möjligheten att visa upp sitt kunnande i den nya färjan.

Färjan kommer också att kräva en LNG-lösning, men inte heller det är ett problem, det fixar Wärtsilä rent praktiskt. I finansieringen får vi hoppas att lokala aktörer deltar. Färjan är i allra högsta grad ett samarbetsprojekt och ett bevis på vad man kan åstadkomma med gemensamma krafter.