

## energiveckan i Vasa

# Nya färjan skräddarsydd för tuffa vintrar i Kvarken

● "Det blir en unik färja för unika förhållanden", säger Harri Suistio från Raumo Marine Constructions. "Vi kan vara stolta", säger Peter Ståhlberg, Wasalines vd.

Den nya Kvarkenfärjan, som ska segla under finsk flagg, ska gå i tjock is och tåla hård kyla och vind. Det är några egenskaper som är unika för färjan, som byggs vid varvet Rauma Marine Constructions i Raumo.

Harri Suistio, på besök i Vasa under energiveckan Energy Week, betraktar dock batteridriften och propulsionslösningen som det mest unika. Han jobbar med fartygskonstruktion vid Rauma Marine Constructions och säger att Kvarkenfärjan kommer att innehålla det allra senaste inom fartygsteknik.

– Alla i branschen talar om batteri- och hybridlösningar. Från Vasa har signalen varit att fartyget ska innehålla en batterilösning. Det kommer den att göra. Kombinationen av Wärtsiläs motorer, batterilösning, propulsionssystem och LNG är något som väcker stort intresse i branschkretsar.

**SUISTIO SÄGER** att den nya färjan är skräddarsydd för förhållandena i Kvarken. Färjan får isklass 1A Super, som är den högsta möjliga.

– Det råder tuffa vinterförhållanden i Kvarken. Det är en aspekt som är viktig i konstruktionen. Fartyget ska kunna trafikera i is, vilket betyder att skrovet stärks, och tekniken ska tåla minus 30 grader, säger Harri Suistio.

Wärtsilä levererar som väntat motorer, system för LNG-lagring, styrsystem, el- och automationssystem samt styrpropellrar. Den nya Wärtsilä 31 DF flerbränslemotorn, som utvecklats i Vasa, kan drivas med flytande naturgas LNG och biogas.

**PETER STÅHLBERG**, vd för Wasaline och färjebolaget NLC Ferry, säger att det är ett pussel att lägga inman samtliga leverantörer av teknik till fartyget är klara. Det finns en budget att hålla, 120 miljoner euro, som sätter begränsningar. Linjen, trafiken och konstruktionen påverkar självfallet också beslutet.

– Wärtsilä var det självklara valet av motorleverantör. Det fanns alternativ, bland annat de andra stora internationella motortillverkarna var intresserade, men såväl varvet som redariet hade Wärtsilä som första alternativ. Trots det var det inga lätta förhandlingar innan allt var klart, säger Ståhlberg.

Under våren ska leverantörerna klarna. Ståhlberg säger att klart är att det blir MacGregor-Navire, som är en del av Cargotec, som levererar rampar och luckor till färjan. DNV GL har valts för certifiering.

**"Med den nya färjan går det inte att lösa problem med skiftnyckel och plastic padding. Det är som nya bilar, det krävs experter som lyfter på motorhuven."**

**PETER STÅHLBERG**, vd för Wasaline



Harri Suistio är diplomingenjör inom fartygsteknik, men han har studerat ekonomi i Vasa. FOTO: BJÖRN STENBACKA



Wasalines vd Peter Ståhlberg säger att österbottningarna ska vara stolta över den nya färjan som byggs i Raumo. FOTO: JESSICA LINDGREN

– Vi bygger ett unikt och miljövänligt fartyg. Fartyget ska representera energiklustret, och det är ett stort ansvar från varvet att beakta också detta. Vi måste tänka på att färjan är ett koncept för hela klustret. Det blir en färja som är försä i sitt slag i världen och det får vi vara jättestolta över.

Byggtiden är drygt två år. Ståhlberg

säger att ny teknik kan dyka upp under tiden.

– Färjan ska ha den senaste tekniken ombord vid leverans.

**STÅHLBERG MEDGER** att det blir långa dagar med färjeprojektet. För att den operativa verksamheten inte ska lida har Wasaline och NLC Ferry rekryterat en ny affärsutvecklingsdirektör.

– Personen är rekryterad men namnet kan ännu inte offentliggöras. Jag har jobbat sex år nu med Wasaline och det behövs nytt blod i organisationen, speciellt nu när bygget upp-tar en stor del av min tid.

Intresset för Wasaline och NLC Ferry är enligt Ståhlberg stort.

– När jag kom till bolaget ville ingen jobba för oss. Nu har vi kö och vi är plötsligt en intressant och attraktiv arbetsgivare.

Den nya färjan kommer att satsas på ungefär samma mängd personal som för närvarande. Ombord behövs två, tre fler än nu, men samtidigt minskar behovet av egen service- och underhållspersonal. Den nya färjan servas och underhålls av Wärtsilä med ett tioårigt avtal.

– Med den nya färjan går det inte längre att lösa problem med skiftnyckel och plastic padding. Det är som nya bilar, det krävs skilda experter som lyfter på motorhuven. Det blir Wärtsiläs egen serviceper-

sonal som tar hand om service och underhåll, vilket är nödvändigt med den nya moderna tekniken.

**DET BLIR EN DEL FÖRÄNDRINGAR** också i Vasa hamn. Bland annat jobbar en arbetsgrupp med att lösa LNG-beredskapen i hamnen.

– Den nya färjan är både bredare och går djupare än den nuvarande färjan. Det betyder en del nya landgångsarrangemang och eventuellt en lättare muddring. Hur LNG-tankningen ska lösas återstår att se; det finns alternativ.

**BJÖRN Stenbacka**

bjorn.stenbacka@vasabladet.fi  
06-7848 234



Den nya färjan är skräddarsydd för förhållandena i Kvarken. FOTO: RMC