

Deputation i Miljøudvalget - 3. April 2014 Scandlines miljøagenda

THERE IS SOMETHING ABOUT SAILING

 **Scandlines**

Agenda - vi har 3 budskaber i dag

- Miljølovkrav 2015 - vi har investeret et stort beløb på at være klar, nu er det vigtigt at loven bliver håndhævet effektivt
- Zero emission er vejen frem – vi har dog nogle forhindringer som vi er sikre på, at vi kan løse sammen
- Vi er stærkt utilfredse med Femern A/S usaglige omgang med Scandlines miljøprofil

Vi er stolte af at præsentere verdens største hybrid færge



Prinsesse Benedikte

- Bygget i 1997, hybrid siden 2013
- 399 litium batterier med total kapacitet på 2,7 MWh
- Reducerer emissioner op til 15%
- Udviklet i samarbejde med Siemens og Corvus Energy
- EU TEN-T medsponsor



Co-financed by the European Union
Trans-European Transport Network (TEN-T)

Agenda - vi har 3 budskaber i dag

- Miljølovkrav 2015 - vi har investeret et stort beløb på at være klar, nu er det vigtigt at loven bliver håndhævet effektivt

- Zero emission er vejen frem – vi har dog nogle forhindringer som vi er sikre på at vi kan løse sammen

- Vi er stærkt utilfredse med Femern A/S usaglige omgang med Scandlines miljøprofil

Zero emission er virkelighed i dag



THERE IS SOMETHING ABOUT SAILING

 Scandlines

Project ZERO - Scandlines har en målsætning om zero emission

Gårsdagens færger



Diesel/elektrisk fremdrift

Færger i dag



Kombinerede diesel/batteri/elektrisk hybrid

Fremtiden



-Batteri fremdrift eller
-Brint/Batteri hybrid

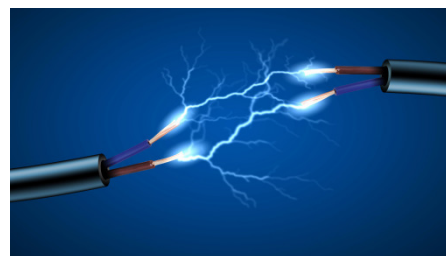
THERE IS SOMETHING ABOUT SAILING

 Scandlines

Project **ZERO** kan som ren batteriløsning realiseres - vi har dog en paradoksal udfordring



Brændstof til færgefart er ikke pålagt afgifter



Opladning af færger fra land er pt. pålagt afgifter

En fjernelse af afgifter på el til fremdrift af færger vil ikke koste staten tab af afgifter og vil markant forbedre investeringsrationalet for færgerederierne med efterfølgende gevinst for miljøet

Som nødløsning kan en klassificering af el til fremdrift af færger som værende drift-strøm hjælpe os på vej - dette er tilfældet i Sverige og Tyskland

THERE IS SOMETHING ABOUT SAILING

 Scandlines

Den 4. juni vil der på Christiansborg blive afholdt en heldagskonference med fokus på skibsfartens og havnenes miljøforhold.

Her ser vi frem til at præsentere Scandlines Zero Emission miljøtiltag.

Agenda - vi har 3 budskaber i dag

- Miljølovkrav 2015 - vi har investeret et stort beløb på at være klar, nu er det vigtigt at loven bliver håndhævet effektivt
 - Zero emission er vejen frem – vi har dog nogle forhindringer som vi er sikre på at vi kan løse sammen
- Vi er stærkt utilfredse med Femern A/S usaglige omgang med Scandlines miljøprofil

Klimaet er en af grundpillerne for en fast forbindelse på Femern Bælt

Transportminister (2009)

”De foreløbige miljøundersøgelser viser, at forbindelsen indebærer miljøgevinster. Det er beregnet, **at der kan forventes en reduktion i udledningen af CO₂ med mere end 200.000 t om året i forhold til en fortsat færgefart.**”

Ordførertaler (2009)

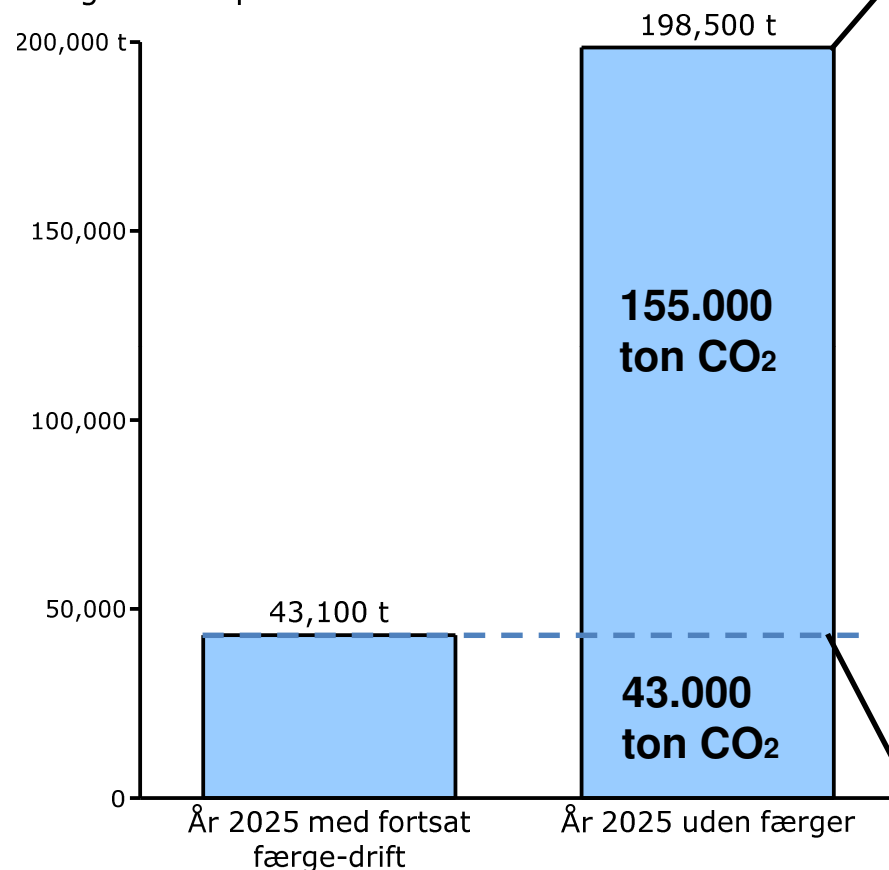
”Hele argumentationen for Femern-broen kan være svær at koge ned til sådan en kort ordførertale her. Lad mig alligevel prøve i kort form at komme med de fem vigtigste socialdemokratiske hovedargumenter... Punkt 3. **Når broen åbner, vil vi spare 200.000 t i CO₂-udslip til gavn for klimaet.** Det svarer til udslippet fra en mindre dansk provinsby på 20.000 indbyggere.”

”Samtidig **skaber vi en grøn trafikkorridor imellem København og Hamborg,** idet projektet **vil bidrage til nedbringelse af CO₂-udledningen fra transporten, hvis vi sammenligner med fortsat færgedrift.**”

Femern A/S VVM-redegørelse fra 2013 viser desværre at hovedparten af CO2 besparelser komme fra en antaget lukning af Rødby-Puttgarden færgeruten

VVM rapport side 1335:

Årlig CO2 besparelse i ton 2025



VVM rapporten side 1334:

”Forudsigelser af emissioner fra færger i 2025 er foretaget af Danmarks Tekniske Universitet baseret på den nyeste viden om teknologi og kommende regulering (Kristensen, 2010)”

VVM redegørelsen er desværre usaglig og data er forkert

- 1) Der er **ikke tale om nyeste viden**
 - Data på skibsemission er fra 2003
 - Det er antaget, at der ikke vil opnås brændstof-besparelser på færgedrift frem til 2025
- 2) Det er **ikke tale om en rapport fra DTU**, men fra en selvstændig konsulent

**Emissions for the ferry routes: 1) Rødby - Puttgården,
2) Gedser - Rostock and 3) Trelleborg - Rostock**

Version 2010.12.12

By Hans Otto Holmegaard Kristensen
Consulting Naval Architect and senior researcher

Introduction

It is the collective of this report to present calculations of the emissions from the ferries on the routes between 1) Rødby - Puttgården, 2) Gedser - Rostock and 3) Trelleborg - Rostock in 2025. The paper also describes the calculation methodology, i.e. the assumptions about sailing schedule and the associated ferry technology (ferry types and development of engine technology). In connection with such long term predictions it is also important to consider the legislation and regulations on environmental issues which will have a great impact on the development of the engine technology and the quality of the fuel used by the ferries over the next decades (as example content of sulphur).

Rødby - Puttgården

Today 5 ferries are sailing on the route, 4 identical ferries, built in 1997, with a capacity of 365 cars and an old small ferry Dånise, with a capacity of approx. 50 cars. This ferry is solely used for carriage of dangerous goods. This ferry is disregarded in the analysis described in this report.

Reference for the scenario in 2025, is the transport work done in 2003 by the four double-ended ferries on the route. As the four big ferries were built in 1997 they should still have more than 30 years expected operation left before scrapping seem from a statistical point of view. Therefore they are considered still active in the 2025 scenario however in a lengthened version. According to the data supplied by COWI for this analysis the scenario with the existing ferries in a lengthened version should be sufficient while keeping the same number of crossings per year as to day, see table 1 and fig. 1 and 2.

According to table 1 the traffic increase is $5162009/3217969 \times 100 = 160\%$ from 2003 to 2025. Keeping the sailing frequency unchanged (number of sailings per ferry per year) the average utilization will signify decrease from 32 to 30 %.

Table 1 Ferry statistics including data from COWI for 2025
Rødby Puttgården - statistics 1987 - 2009 based on shipPax information statistics

	1987	1988	1989	2000	2001	2002	2003	2009	2025
Number of ships	32223	32424	34424	35180	34480	36670	34480	34541	34541
Number of ships (excluding 4 ferries)	0	0	2180	2180	2180	2180	2180	2180	2180
Number of ships (excluding 4 ferries)	32223	32424	32244	32996	32296	33596	32296	32361	32361
Number of ships per year/working ferry	8081	8106	8558	8248	8068	8347	8088	8088	8088
Passenger total	8874876	9882476	9818722	9420022	8027987	8812983	8421480	8347380	8421480
Cars total	82086	86020	1108872	1162644	1362818	1498128	1875888	1897080	2377080
Trucks total	39304	33889	31248	38378	32986	34873	39328	37983	48000
Trucks total	254823	264245	280181	274288	276281	278482	278482	278482	278482
Railway wagons	20028	8828	8828	8854	8854	8854	8854	8854	0
Equivalent car units	284848	285878	284848	2821513	2821513	3228288	3217969	3488118	4160003
Mean capacity per ferry	284	284	280	280	280	280	281	288	322
Cars/ship/ship per day	81	81	81	81	81	81	81	81	148
Utilization in %	27.2	26.8	28.9	27.8	26.1	27.8	27.1	26.4	26.8

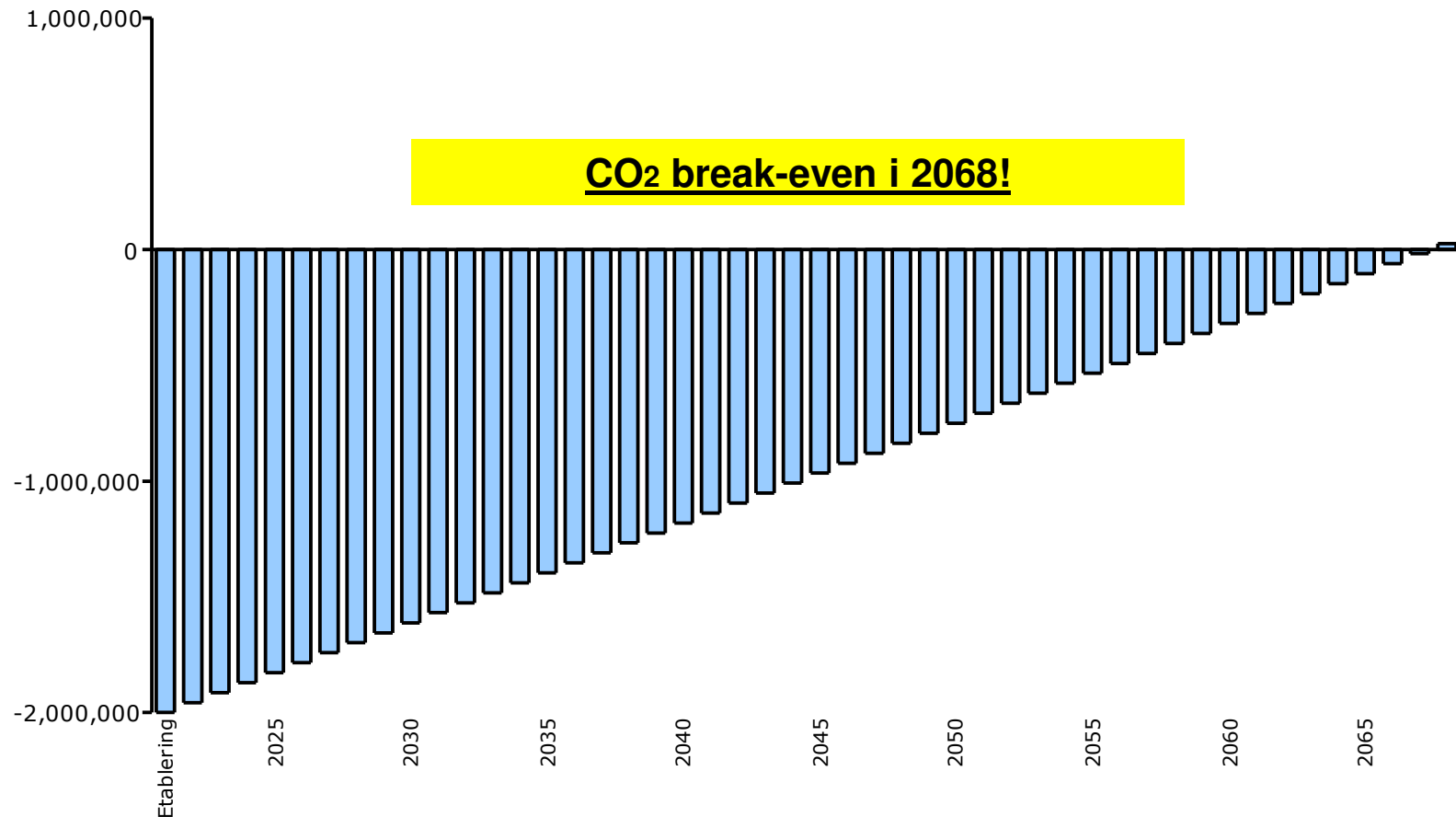
1

Scandlines misrepræsenteres og beslutningstagere vildledes

Vi mener, at den faste forbindelses ”grønne profil” er misvisende

**Scandlines færge emissioner skal slet ikke medregnes i Femern A/S rapport –
1) dels fortsætter Scandlines færgedrift og
2) dels er alternativet til en fast forbindelse nul-emissions færger**

Akkumuleret CO2 (i ton) effekt af en fast forbindelse - etablering 2 mio. ton CO2, årlig besparelse 43 t. ton CO2



Note: Grøntmij vurdering af emission fra etablering er på 3 mio. ton CO2, i så fald er CO2 break-even 2091

THERE IS SOMETHING ABOUT SAILING



På trods af vores indsigelser til VVM rapporten fortsætter Femern A/S i oktober 2013

“Femern forbindelsens grønne aftryk” – Okt 2013


Femern
Sund Æ Belt

Oversigt 11. oktober 2013

Femern forbindelsens grønne aftryk
-gevinst for miljøet, klimaet og naturen

Når tunnelen under Femern Bælt åbner i slutningen af 2021, vil den give et positivt bidrag til et grønnere transportsystem. Også inden åbningen, prioriterer Femern A/S miljøeksponering og energieffektive løsninger for at tilgodese klimaet og det lokale miljø.

Den faste forbindelse under Femern Bælt består af en firsproret motorvej og en tosporet, elektrificeret jernbane. Kyst-til-kyst delen er en ca. 19 km lang sænkning, der bliver den største af sin art i verden. Sammen med de danske og tyske landanlæg giver den faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland en væsentlig forbedring af infrastrukturen mellem Skandinavien og det centrale Europa, hvor både rejsetiden og afstandene bliver kortere.



Den kommende forbindelse bliver verdens største sænkningstunnel

Side 1/19

Femern A/S Bilf. og Dok.

- Det kan ikke passe at en privat dansk virksomhed skal udsættes for så usaglig og uholdbar kritik fra et statsejet selskab
- Femern A/S skal stoppe sin smædekampagne OG hvis man ønsker at fremføre en grøn profil skal dette analyseres og fremlægges af uvildige eksperter

Tak for jeres tid!

