

## Hvad er meningen ?

Den 25. juni 2015 holdt kommunalbestyrelsen sit sidste møde inden sommerferien.

Punkt 14 på dagsordenen var foranlediget af kommunalbestyrelsesmedlem Bente Johansen.

Punktet har overskriften »Hensigtserklæring om miljørigtige færger«.

I referatet hedder det under »Sagsfremstilling« følgende:

*Kommunalbestyrelsesmedlem Bente Johansen har den 16. juni 2015 fremsendt følgende:*

*»Foranlediget af god debat under passagerforeningens vælgermøde, ønsker jeg at fremsætte nedenstående hensigtserklæring til beslutning på førstkommende KB-møde i juni.*

*Kommunalbestyrelsen har vedtaget en vision om »Bright Green Island«. Den vision skal fastholdes.*

*Vi ønsker, at vores fremtidige færger skal være miljørigtige. Vi foreslår derfor, at der arbejdes på, at de kommende færger skal sejle på LNG, og at der etableres et LNG-tankanlæg på Rønne Havn.«  
LNG er en forkortelse for Liquefied Natural Gas, dvs. flydende naturgas*

Under indstilling og beslutning anføres »Kommunalbestyrelsen den 25. juni 2015«:

Liste Ø stiller følgende ændringsforslag:

Kommunalbestyrelsen har vedtaget en vision om "Bright Green Island" - en vision, kommunalbestyrelsen tidligere enstemmigt har vedtaget og siden bekræftet.

Derfor ønsker vi også, at vores fremtidige færger skal være miljørigtige, og at der i det kommende udbud fokuseres på at begrænse CO<sub>2</sub>-fodaftrykket så meget som muligt.

Om de kommende færger skal sejle på LNG (flydende naturgas), og at der således skal etableres et LNG-tankanlæg på Rønne Havn; om de færger, der skal anskaffes skal være hybridfærger (el og diesel-drevne) eller noget helt tredje, er en beslutning, vi gerne overlader til transportministeriet og forligsparterne.

Men vi ønsker med denne beslutning blot at sende et signal til netop transportministeriet og forligsparterne om, at miljøovervejelserne kommer med i den endelige udarbejdelse af udbuddet.

Alternativt risikerer vi, at spørgsmålet om mere miljørigtige brændselsformer for vores livsnerve til resten af landet først kommer på dagsordenen, når det netop indgåede forlig udløber i 2030.

For stemte 4: liste B, liste K og liste Ø.

Imod stemte 21: liste A, liste C, liste V, liste W og Rene Danielsson.

Hverken for eller imod 2: liste O.

Ændringsforslaget er faldet.

Indstillingen blev ikke godkendt.

Afstemningen blev foretaget på det grundlag, der er anført under »Administrativ tilføjelse«:

*Rammerne for det kommende færgeforlig er fastlagt for perioden 2018 til 2028 og heri indgår ikke LNG, hvilket i overvejede grad skyldes økonomi.*

*Der vil i givet fald skulle investeres yderligere fra statens side, da LNG-færger er dyrere at bygge og dyrere i drift grundet det begrænsede udbud og dermed højere pris pr færge. F.eks er den LNG-baserede færge, der sejler fra Stavanger til Hirtshals støttet med over 90 mio kroner fra den norske stat og EU. Uden disse ekstra tilskud ville færgen aldrig være kommet i drift baseret på LNG  
Transportministeriet ønskede ikke at begrænse de bud, der måtte komme på næste færgeudbud yderligere, ved også at kræve LNG-baserede færger.*

*Endelig vil et LNG-tankanlæg være en dyr investering, som vil komme oveni den pris staten har fastsat til færgedrift, som fra 2018 er over 330 mio. kr. om året til Bornholm. Rønne Havn vil ikke kunne bære denne investering.*

*I overvejelserne indgik også, at de to nuværende hurtigfærger ikke kan ombygges til LNG.*

For et par år siden stillede vi Fjord Line nogle spørgsmål om rederiets 2 nye færger, som vi ikke kunne finde svar på via nettet. De 2 nye færger er bygget til at sejle på LNG.

Svarene dengang fra Fjord Line stemte ikke overens med dét, der er anført i den »Administrative tilføjelse«.

Vi skrev derfor efter kommunalbestyrelsesmødet følgende til Fjord Line:

»Vi har i Bornholms Passagerforening igennem flere år fulgt jeres overgang til LNG. Tillykke med jeres succesfulde anvendelse af LNG.

Vi har i det følgende (som a)) citeret fra dagsordenen fra det seneste kommunalbestyrelsesmøde:

a)

Rammerne for det kommende færgeforlig er fastlagt for perioden 2018 til 2028 og heri indgår ikke LNG ... (jf. teksten oven for).

Og som b) citeret fra bladet »Ingeniøren» 27. juli 2015:



b)

Blandt andet denne færge fra norske Fjordline sejler allerede i dag på LNG til danske havne.

**I Norge har Fjordline fået et særligt statstilskud på 90 mio. kr. pr. færge fordi LNG mindsker udledningen af sundhedsskadelige NOX-gasser.**

Der er jo en betydelig forskel på de 2 citater. Vi har forsøgt at indhente oplysninger hos bl.a. Samsø's kommunale rederi og andre rederier, som allerede anvender LNG eller vil overgå til LNG i løbet af 1-2 år. Vi har forstået rederierne således, at der ikke er tale om en ekstra udgift pga. LNG ved nybygningen af ellers ens færger.

**Spørgsmålet til dig/er er derfor, om de 90 mio.kr. pr. færge er givet af den norske stat, fordi LNG-færgerne er dyrere at bygge, eller om de 90 mio.kr. er givet af staten, fordi I går foran i arbejdet med at begrænse skibenes klimapåvirkning (mindre udledning af sundhedsskadelige NOX-gasser).**

Mht. LNG-tankanlæg: De oplysninger vi har indhentet tyder på, at der er lidt forskellig opfattelse af, hvor dyre LNG-tankanlæggene er. Hertil bør dog føjes, at Bornholm inden for ganske få år vil være omgivet af sådanne anlæg.

Rederiet svarede os i løbet af et døgn. Her er, hvad en meget højt placeret medarbejder skrev til os (på dansk):

Hej Bjørn

Tak for din mail.

På svaret til dit spørgsmål om hvorvidt vi har fået statsstøtte (På NOK 90 mill. per færge) fra den norske stat er svaret et klart nej.

Men, i Norge er det således at industrien og søfarten betaler ind til NOx Fonden,

<https://www.nho.no/Prosjekter-og-programmer/NOx-fondet/> som er etableret for at opfylde målene i Göteborg protokollatet og dermed mindske udledningen af NOx (Kvælstofoxider).

NOx Fondet er ejet/etableret af industriens organisationer og dermed ikke staten, Fondet er "none profit" hvor alle indbetalte afgifter/midler ekskl. driften for 5- 6 medarbejdere går tilbage til industrien i form af tilskud til NOx miljøreducerende tiltag.

Mht. søfarten har Fjordline gennem en årrække betalt en pålagt afgift til NOx Fondet pga. vores rute fra Hirtshals til Stavanger og Bergen også har et indenrigsben mellem Stavanger og Bergen som er NOx afgiftspålagt.

Samtidigt som man indbetaler NOx afgift kan man tilslutte sig en miljøaftale og dermed forpligte sig til, at udføre NOx reducerende tiltag og dermed også opnå økonomisk støtte til NOx reducerende investeringer, herunder LNG på skibe.

I Danmark har man tilsvarende afgifter for industrien i land, men ikke til søs og mig bekendt går alle afgifter direkte i statskassen uden nogen form for at opnå tilskud.

I tillæg kan jeg til teksten under a) oplyse, at færgerne var bestilt før der var snak om tilskud, så det er ikke korrekt at der står "Uden disse ekstra tilskud ville færgen aldrig være kommet i drift baseret på LNG."

I Norge har man jo netop gennem en årrække haft en stor succes med, at i udbudsmaterialet for deres mange pendel færgeruter, haft LNG som et af kriterierne hvilket jo så er ens for alle som ønsker at byde ind på en given rute.

Per 01.01.2015 blev der indført en ECA zone i bl.a. de nordeuropæiske farvande hvorved svovlindholdet i skibenes fuel olier ikke må overstige 0,1% eller udledningen i skibenes emissionen af SOx må ikke overstige samme værdi.

Der er derfor 3 muligheder, LNG, Marine diesel på 0,1% svovl eller forsat brug af tungolie inkl. brug af scrubber (som på Hammerodde), men man forurener stadigvæk med NOx ved brug af scrubber og bruger mere energi for driften af samme.

Der er diskussioner i det politiske miljø omkring fremtidige NECA zoner, dvs. NOx zoner på lige fod med ECA for SOx, men tidshorizonten for indførelse af sådanne zoner er uvis, men kan meget vel være implementeret før 2028?

Bornholm eller deres politikere har desværre meget at lære i forhold til omverden, hvor er visionen om den helt grønne ø og specielt grøn transport til/fra øen ?

(Jeg ved godt at f.eks. Østkraft leverer meget energi baseret på sol, vind og biogas og her kunne man evt. selv lave LBG af biomassen til færgerne).

Prisøgning på en LNG færge ift. heavy fuel færge og pris på tank anlæg er ikke enorme, men hænger som alt andet sammen med størrelse, effekt, leverandør og kvalitet mv. og et olie anlæg og/eller levering af olie koster jo også penge ligså en scrubber på skibet, det glemmer man i regnestykket.

Og der findes helt sikkert også tilskudskroner i f.eks. EU eller andre støtte kroner for Bornholm og en operatør på LNG drevne færges, det er bare at komme i gang og sætte kravet politisk.

Vi har stor succes med brug af LNG og selv med dagens lave priser på olie er LNG fuldt ud og meget konkurrence dygtig på pris med marine diesel som f.eks. Leonora Christine & Villum Clausen anvender, der er en besparelse som også skal modregnes den lidt højere investering.

Du er sikkert bekendt med, at man på Gotland for nylig har bestilt 2 større Ro/Pax skibe med dual fuel maskineri således, at de også kan sejle på LNG, hvorfor kan man ikke finde ud af det på Bornholm ?

Dette grundige svar fra Fjord Line viser en betydelig (afgørende) forskel ... det viser også, at »den administrative tilføjelse« er af en sådan beskaffenhed (og som her bevist en hel del ukorrekte informationer), at afstemningsresultatet måtte være kendt på forhånd.

Vi har forstået, at flere medlemmer af kommunalbestyrelsen opfatter forslaget fra Bente Johansen som politisk drilleri mere end reel politik på miljø-området. Da vi er en forening helt uden politisk farve, har et sådant politisk drilleri ikke nogen som helst indflydelse på, hvad vi mener om sagen. Men vi bryder os aldeles ikke om, at kommunalbestyrelsen skal træffe sådanne beslutninger på et fejlagtigt grundlag.

Vi stiller det rimelige spørgsmål: »Hvad er meningen ?«

Som svaret fra Fjord Line også antyder, vil vi lang tid før 2028/2030 blive overhalet inden om af miljø-beslutninger på overstatsligt niveau, hvis vi ikke selv handler, mens muligheden foreligger.

Bornholms Passagerforening

Bjørn Carlsen

26. september 2015