

Holte, den 31. marts 2015.

Klima-, Energi- og Bygningsminister  
Rasmus Helveg Petersen  
Stormgade 2-6  
1470 København K.

cc. Klima-, Energi- og Bygningsudvalget

cc. Miljøudvalget

**Kommentarer til besvarelse på henvendelse vedr. klima- og miljøhensyn ifm. udbud af færgebetjening for Bornholm, journalnr. 2015-525**

Tak for besvarelsen af min henvendelse af 23. februar 2015 vedr. miljøbelastning i forbindelse med den fremtidige færgebetjening af Bornholm.

**Baggrunden for min henvendelse** skal ses i lyset af Transportministeriets rapport fra juni 2014, hvoraf det på side 58 fremgår, at ”*For almindelige færger vil det umiddelbart være teknisk muligt at installere tanke mv. til LNG, men på hurtigfærger vil det på eksisterende færger medføre en teknisk udfordring at installere LNG-tanke pga. ændret vægtfordeling og begrænset plads*”. Rapporten henviser endvidere til nybyggede LNG-færger (ikke katamanager), hvor anvendelsen af LNG har været problemfri. Dermed forstås, at katamanager og LNG vanskeligt kan forenes, hvorimod andre færgetyper ikke har samme problemer med omstilling til LNG.

Jeg er klar over, at de nuværende katamanager lever op til såvel de danske som europæiske miljøkrav, der gør sig gældende i 2015. Imidlertid ses en udvikling, hvor markante ændringer i emissionsmønstrene må forventes over de kommende år. Når henses til, at det udbudsmateriale, som Transportministeriet udarbejder, reelt danner udgangspunkt for besejlingen af Bornholm frem til 2027 med mulighed for yderligere forlængelse, er det derfor helt essentielt at indtænke, at den/de bydende operatør(er) fra starten kan agere ud fra et realistisk scenarie, således at man ikke halvt inde i den nye udbudsperiode står med materiel, som umuligt vil kunne tilpasses de til den tid gældende miljøkrav. Ved at stille krav om LNG-baserede færger, som tegner fremtiden inden for miljøbevidst søfart, vil den/de bydende operatør(er) på ruten kunne agere langsigtet og dermed undgå indregning af fordyrende risikomomenter i forbindelse med tilbudsgivning.

Dette er baggrunden for min henvendelse til Ministeren af 23. februar 2015 om, at et krav om 80 minutters overfartstid er uholdbart og ikke bør indgå i udbudsmaterialet, idet operatøren dermed tvinges til at sejle med miljøbelastende katamanager og afskæres fra at anvende LNG-baserede CO<sub>2</sub>-neutrale skibe.

**Jeg forstår i den forbindelse Ministerens svar af 13. marts 2015 således**, at han ikke finder sådanne overvejelser og økonomiske beregninger heraf relevante og dermed hverken i regi af Klima-, Energi- og Bygningsministeriet eller Transportministeriet ønsker disse forhold belyst.

Begrundelsen herfor skal tilsyneladende findes i, at det i 2013 er lykkedes Incat at udvikle verdens første LNG-baserede katamaran til rederiet, Buquebus.

**Imidlertid mener jeg ikke, at der fra Ministerens/Transportministeriets side er belæg** for at drage en parallel mellem denne nybygning og de katamaraner, som pt. besejler ruten Rønne-Ystad/eventuelle fremtidige katamarannybygninger til brug på Rønne-Ystad.

**For det første** er den af Transportministeriet udpegede LNG-katamaran en hidtil uafprøvet konstellation, hvorimod der findes utallige LNG-baserede færger af konventionel type med ét skrog frem for katamaranernes to. Rapporten fra juni 2014 peger således også alene på muligheden for LNG-nybygninger af *konventionel* type i sine referencer til Viking Line og Fjord Line.

**For det andet** er katamaranen, som besejler Rio de La Plata mellem Argentina og Uruguay, langt mindre, end katamaraner på ruten Rønne-Ystad forudsættes at være, givet det krav til pax og lanemeter, som gør sig gældende i forhold til besejlingen af Bornholm. Der er således ingen årsagernes lighed, og det er langt fra sikkert, at LNG vil kunne anvendes på den type katamaraner, som pt./fremadrettet anvendes på ruten Rønne-Ystad, når henses til behovet for en tungere konstruktion, jf. antal af passagerer og biler samt medtagelse af tungt gods, idet katamaraners fremdrift netop ligger i den lette konstruktion, som kan holde de to skrog flydende.

**For det tredje** sejler Incat-værftets LNG-katamaran i et langt roligere farvand end det, som skal besejles i forbindelse med færgebetjeningen af Bornholm. Der er tale om Rio de La Plata, som er en lavbundet flodmunding, der ligger godt beskyttet og dermed adskiller sig helt fra Østersøens åben- og ubeskyttethed samt dybdeforhold på distancen mellem Rønne og Ystad. Der må således stilles andre krav til stabilitet på Østersøen end på Rio de La Plata, og tunge LNG-tanke må dermed ses som problematiske på katamaraner på Ystad-ruten.

**For det fjerde** er der ingen dokumentation for, at eksisterende/nye katamaraner på LNG (givet, at det teknisk set skulle være muligt at om-/nybygge sådanne til LNG-basis) kan sejle turen Rønne-Ystad på 80 minutter. Desuden er Incats teknologier ikke nødvendigvis kompatible med andre skibsværfters programmer i relation til ombygning af eksisterende katamaraner.

### **Sammenfatning**

Givet, at skærpede miljøkrav undervejs i udbudsperioden måtte gøre sig gældende, eller at operatøren – jf. Ministerens/Transportministeriets påpegning af, at denne frivilligt kan overgå til LNG – selv måtte ønske LNG som drivmiddel, vil udbudsbetingelserne således være indskrænkende for så vidt angår tonnagevalg som følge af et krav til overfartstiden på 80 minutter.

Derimod er der gode velafprøvede muligheder for at få konventionelle skibe/superfærger baseret på LNG til at løfte de konkrete transportbehov for så vidt angår antal pax og lanemeter mv., hvilket vil kunne ske med en overfartstid på 90-100 minutter.

Dette skal endvidere ses i lyset af, at katamaraner rent komfortmæssigt og driftsmæssigt er en sårbar løsning, når der er tale om samfundsbegrundet færgebetjening, som skal fungere uanset vejrliget.

Jeg forstår Ministerens svar således, at man ikke ønsker at fremtidssikre færgefarten til og fra Bornholm og gå foran på klima- og miljøområdet gennem krav om anvendelse af LNG som brændstof og fraskriver sig ansvaret ved at lade det være operatørens valg, selv om det er åbenbart, at operatøren ikke vil kunne gennemføre sejlads på 80 minutter med andet end miljøbelastende katamaraner, som i øvrigt har store vanskeligheder ved blæst, og let overbelastes med motorhavari til følge, hvorfor operatøren reelt ikke – jf. ovenstående analyse – har mulighed for at tilvælge et alternativ til katamaranerne.

Det er naturligvis trist og ødelæggende for Bornholm, bornholmske interesser og den bornholmske strategi om at satse på klima- og miljøbevidsthed, at der ikke er vilje til at styrke initiativerne inden for grøn værdiskabelse og bæredygtighed fra politisk/administrativ side.

Kan det have sin rigtighed, at Ministeren medvirker til en blokering for den kommende operatørs tilvalg af en miljøbevidst profil med anvendelse af tidssvarende og fremtidssikrede CO<sub>2</sub>-neutrale færger i en tid, hvor mange rederier ønsker at tage ansvar gennem aktiv medvirken til håndtering af verdens klima- og miljøudfordringer?

Med venlig hilsen

Cheri G. Kjølby

Cand.scient.pol. og BSc. i landskabsarkitektur