

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Notat  
Dato 17-12-2021  
Sagsnr.: 2021-023971  
Dokumentnr. 535637  
Sagsbehandler: MIZW

# Indstillingsnotat

## Udmøntning af pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger

### Baggrund

Ved aktstykke nr. 365 af 23. september 2021 er der etableret en pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger.

Ansøgningsfristen var den 15. november 2021. Ansøgerkredsen er dels kommunalt drevne indenrigsfærger og dels kommercielt drevne indenrigsfærger.

Der er afsat 233 mio. kr. til puljen i 2021. Heraf er der afsat 148 mio. kr. til kommunalt drevne indenrigsfærger, og 85 mio. kr. til både kommunalt og kommercielt drevne indenrigsfærger.

Ansøgerne skal stille med minimum 75% medfinansiering til projekterne.

Der prioriteres mellem ansøgninger på baggrund af følgende kriterier:

- Nedbringelse af CO<sub>2</sub> set i forhold til tilskuddet
- Nedbringelse af øvrige emissioner
- Dertil foretages en samlet vurdering, som også kan tage højde for fx projektets modenhed, forundersøgelsernes kvalitet og "stordriftsfordele"

### Indkomne ansøgninger pr. 15. november 2021

Ansøgningsfristen til at søge tilskud gennem pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger udløb d. 15. november 2021. Ved ansøgningsfristens

udløb har Trafikstyrelsen modtaget 32 ansøgninger, hvoraf de 6 dog vedrører den samme færgerute (Grenaa-Anholt). Heraf er der modtaget 8 ansøgninger fra kommercielt drevne indenrigsfærger, og 24 ansøgninger fra kommunalt drevne indenrigsfærger. Nogle ansøgere har indsendt flere ansøgninger. Der er i alt søgt om 851,5 mio. kr. i tilskud, og den samlede projektsum for de ansøgte projekter er 3.579,4 mio. kr.

Trafikstyrelsen har udarbejdet nedenstående oversigter over indsendte ansøgninger.

### Ansøgninger fra kommercielt drevne indenrigsfærger:

Ansøger	Rute	Projekttype	Drivmiddel <sup>1</sup>	Ansøgt tilskud (mio. kr.)	Samlet projektsum (mio. kr.)
Hundested-Rørvig Færgeservice A/S	Hundested-Rørvig	Retrofit	Diesel	0,3	1,3
ÆrøXpressen A/S	Rudkøbing-Marstal	Retrofit	El	7,5	29,9
Østre Færge A/S	Orø-Hammer Bakke	Ny færge	El	18,2	72,7
Molslinjen A/S	Aarhus-Odden	Retrofit	Diesel	1,6	6,2
Molslinjen A/S	Rønne-Køge	Retrofit	El	94,0	376,0
Molslinjen A/S	Kalundborg-Ballen	Ny færge	El	43,0	270,9
Molslinjen A/S	Bøjden-Fynshav	Ny færge	El	40,1	235,2
Molslinjen A/S	Bøjden-Fynshav	Ny færge	El	78,1	312,5
<b>Total</b>				<b>282,8</b>	<b>1.304,8</b>

<sup>1</sup> Angiver det drivmiddel, der vil blive anvendt efter anskaffelse/retrofit af færgen.

## Ansøgninger fra kommunalt drevne indenrigsfærger:

Ansøger	Rute	Projekttype	Drivmiddel	Ansøgt tilskud (mio. kr.)	Samlet projektsum (mio. kr.)
Frederikssund Kommune	Kulhuse-Sølager	Ny færge	El	19,1	76,4
Randers Kommune	Udbyhøj Kabel-færge	Retrofit	El	1,0	4,0
Aalborg Kommune	Hals-Egense	Ny færge (standard) <sup>2</sup>	El	32,4	129,6
Venø Færgesfart	Kleppen-Venø	Retrofit	El	3,1	12,3
Thyborøn-Agger Færgesfart	Thyborøn-Agger Tange	Retrofit	Diesel /batteri	0,3	1,0
Faaborg-Midtfyn Kommune	Faaborg-Avernakø-Lyø	Ny færge (standard)	El	24,6	98,3
Odder Kommune	Tunø-Hov	Ny færge (standard)	El	27,0	108,2
Norrdjurs Kommune <sup>3</sup>	Grenaa-Anholt	Retrofit	Diesel	1,3	5,1
Svendborg Kommune	Svendborg-Hjortø	Ny færge	El	5,1	20,2
Svendborg Kommune	Svendborg-Skarø-Drejø	Ny færge (standard)	El	25,4	101,6
Samsø Kommune	Sælvig-Hov og Ballen-Kalundborg	Ny færge og retrofit	Bio-gas/Bio-diesel/El	93,9	375,6
Assens Kommune	Assens-Baagø	Ny færge (standard)	El	20,9	83,5
Lolland Kommune	Kragenæs-Femø	Ny færge (standard)	El	26,7	106,8
Kalundborg Kommune	Havnsø-Nekselø og Havnsø-Sejerø	To nye færges (standard)	El	66,5	266,0
Ærø Kommune	Ærøskøbing-Svendborg	To nye færges (standard)	El	102,1	408,4
Slagelse Kommune	Stignæs-Agersø	Retrofit	El	6,0	23,8
Slagelse Kommune	Stignæs-Omø	Ny færge (standard)	El	28,9	115,7
Læsø Kommune	Læsø-Frederikshavn	Ny færge	Hybrid	60,0	240,0
Horsens Kommune	Snaptun-Endelave	Ny færge	El	24,5	98,0
<b>Total</b>				<b>568,7</b>	<b>2.274,6</b>

Af bilag 1 fremgår en samlet oversigt over projekter og deres forventede absolutte CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> reduktioner i projekternes levetid.

<sup>2</sup> Projekter betegnet "standard" tager udgangspunkt i færgesekretariatets udviklingsprojekt vedr. ny standardfærge til småøer.

<sup>3</sup> Norrdjurs Kommune har indsendt 6 særskilte ansøgninger til mindre projekter på Anholt færgen, som er samlet i én række i oversigten og i den videre vurdering af ansøgninger.

## Vurdering af projekter

Trafikstyrelsen har behandlet alle indkomne ansøgninger og ud fra puljens formål og tildelingskriterier foretaget en prioritering.

Der er givet en karakter til hver ansøgning på en skala fra 0-4, hvor 4 er højeste karakter, og 0 er den laveste. I karaktergivningen er der prioriteret ud fra en samlet vurdering af tildelingskriterierne.

### Karakterskala

Karakteren 4 tildeles projekter, der til fulde lever op til puljens formål og kriterier. Trafikstyrelsen anbefaler, at der meddeles tilsagn til disse.

Karakteren 3 tildeles projekter, der lever op til puljens formål og kriterier, og som dermed kan rummes inden for puljens formål. Der er ikke tilstrækkelige midler i puljen til, at samtlige projekter med karakteren 3 kan opnå tilskud.

Karakteren 2 tildeles projekter, som i mindre grad lever op til puljens formål og kriterier, eller som rummer væsentlige uklarheder og usikkerheder i projektbeskrivelsen. Trafikstyrelsen anbefaler, at der ikke meddeles tilsagn til disse.

Karakteren 1 tildeles projekter, der på afgørende punkter ikke lever op til puljens formål og kriterier, eller som rummer væsentlige mangler, usikkerheder eller uklarheder i projektbeskrivelsen. Trafikstyrelsen anbefaler, at der ikke meddeles tilsagn til disse.

Karakteren 0 tildeles projekter, der enten ikke opfylder puljens formål eller kriterier, eller hvor ansøgningsmaterialet på afgørende punkter er mangelfuldt. Trafikstyrelsen vurderer derfor, at der ikke kan meddeles tilsagn til disse.

### Forskellige omstillingsstrategier

De 32 ansøgninger viser, at der er flere veje til grøn omstilling af indenrigsfærgefarten, og ansøgerne har valgt forskellige strategier, hvilket især kan henføres til, at de har forskellige rammebetingelser hvad angår eksisterende færgers alder og indretning samt ruternes længde og karakteristika. Således er det fx mest oplagt at omstille de kortere ruter til batteridrift.

## Retrofit – ombygning til elfærg

En række ansøgere har valgt at satse på ombygning af en eksisterende dieselfærg til batterifærg. Det er generelt nogle gode projekter, hvor der kan opnås en god CO<sub>2</sub> reduktion pr. investeret krone, bl.a. fordi der spares en udgift til nybygning af selve færgen. Trafikstyrelsen indstiller, at der meddeles tilsagn om støtte til alle fire projekter som omfatter ombygning til elfærger, og som har fået karakteren 4.

Ansøger	Rute	CO <sub>2</sub> reduktion (gram pr. tilskudskrone)	Karakter	Ansøgt tilskud (mio. kr.)	Indstillet tilskud (mio. kr.)
Randers Kommune	Udbyhøj Kabelfærg	2.740	4	1,0	1,0
Slagelse Kommune	Stignæs-Agersø	3.173	4	6,0	6,0
Venø Færgeservice	Kleppen-Venø	2.302	4	3,1	3,1
ÆrøXpressen A/S	Rudkøbing-Marstal	5.860	4	7,5	7,5
<b>Totalt tilskud</b>				<b>17,5</b>	<b>17,5</b>

## Retrofit – optimering af dieselfærger

En række ansøgere har valgt at satse på optimering af eksisterende dieselfærger. Der kan være forskellige baggrunde for det valg, fx kan det skyldes, at der er tale om relativt nye dieselfærger. Generelt kan det siges, at der kan opnås store gevinster ved optimering set i forhold til investeringen, bl.a. fordi der ikke skal investeres i landstrømanlæg eller andre landbaserede anlæg. Samtidig vurderes det også at investeringerne vil medvirke til at fastholde færger på et fossilt drivmiddel, og at dette skal indgå i den samlede vurdering.

Således bemærkes det, at selvom der er beregnet en høj CO<sub>2</sub> reduktion pr. tilskudskrone trækker det ned, at der ikke omstilles til nulemissions brændstoffer, og således fortsat anvendes diesel, hvorfor den samlede CO<sub>2</sub> reduktion er mere begrænset.

Trafikstyrelsen har vurderet, at fire af projekterne opnår karakteren 3, mens det femte opnår karakteren 1. Der er ikke tilstrækkelige midler i puljen til, at alle projekter med karakteren 3 kan opnå tilsagn, og på den baggrund indstiller Trafikstyrelsen, at midlerne prioriteres til projekter, der omstiller til grønnere drivmidler.

Ansøger	Rute	CO <sub>2</sub> reduktion (gram pr. tilskudskrone)	Karakter	Ansøgt tilskud (mio. kr.)	Indstillet tilskud (mio. kr.)
Hundested-Rørvig Færgeservice A/S	Hundested-Rørvig	5.415	3	0,3	0,0
Molslinjen A/S	Aarhus-Odden	9.779	3	1,6	0,0

Norddjurs Kommune	Grenaa-Anholt	3.105	3	1,3	0,0
Thyborøn-Agger Færgesfart	Thyborøn-Agger Tange	15.034	3	0,3	0,0
Molslinjen A/S	Rønne-Køge <sup>4</sup>	2.755	1	94,0	0,0
<b>Totalt tilskud</b>				<b>97,4</b>	<b>0,0</b>

### Anskaffelse af nye grønne færger

En række ansøgere har ansøgt om tilskud til at anskaffe nye færger. Det er typisk på ruter, hvor de eksisterende færger er nedslidte, hvorfor de under alle omstændigheder vil skulle udskiftes indenfor forholdsvis få år. I nogle tilfælde er der ønske om at erstatte eksisterende færger, der er for store eller små til efterspørgslen på ruten. Generelt er den forventede CO<sub>2</sub>-reduktion pr. tilskudskrone lavere ved anskaffelse af færger, da der er tale om store investeringer.

I kategorien anskaffelse af nye grønne færger er der ansøgt for langt flere midler, end der er afsat i puljen. Trafikstyrelsen har vurderet, at de projekter hvor der indkøbes en "standardfærge" efter det koncept, som er udviklet i regi af Færgesekretariatet<sup>5</sup>, generelt har en høj modenhed og i højere grad end andre kan opnå stordriftsfordele. Derfor er disse prioriteret i forhold til andre projekter, som er mindre modne.

Trafikstyrelsen indstiller, at der meddeles helt eller delvist tilsagn om støtte til i alt seks projekter, hvor der anskaffes nye grønne færger. Heraf har tre projekter fået karakteren 4, og tre projekter fået karakteren 3. Da der er begrænsede midler i puljen indstiller Trafikstyrelsen, at de to projekter vedr. anskaffelse af nye grønne færger der har fået 3 og som har den laveste forventede CO<sub>2</sub> reduktion pr. tilskudskrone, ikke meddeles tilsagn. Disse projekter kan evt. komme i betragtning, hvis det besluttet ikke at gennemføre nogle af de projekter som får meddelt tilsagn.

Trafikstyrelsen indstiller desuden, at der meddeles afslag til de ti projekter som har fået karakteren 2 og 1.

---

<sup>4</sup> Projektet indebærer dels optimering og dels delvis omstilling til batteridrift. Færgen besejler desuden ruten Rønne-Sassnitz, hvorved den ikke entydigt er en indenrigsfærge.

<sup>5</sup> Færgesekretariatet er etableret i forlængelse af en politisk aftale fra 2013, og omfatter de 18 kommuner, som har ø-færger. Dets formål er at fremme et løbende kommunalt samarbejde om drift på færgområdet og tilbyde faglig ekspertise og sparring på området til kommunerne.

Ansøger	Rute	CO <sub>2</sub> reduktion (gram pr. tilskudskrone)	Karakter	Ansøgt tilskud (mio. kr.)	Indstillet tilskud (mio. kr.)
Faaborg-Midtfyn Kommune	Faaborg-Avernakø-Lyø	1.293	4	24,6	24,6
Slagelse Kommune	Stignæs-Omø	1.426	4	28,9	28,7 <sup>6</sup>
Svendborg Kommune	Svendborg-Skarø-Drejø	908	4	25,4	25,4
Kalundborg Kommune	Havnsø-Nekselø og Havnsø-Sejerø	802	3	66,5	36,1 <sup>7</sup>
Lolland Kommune	Kragenæs-Femø	872	3	26,7	26,7
Ærø Kommune	Ærøskøbing-Svendborg	1.878	3	102,1	71,6 <sup>8</sup>
<b> </b>					
Odder Kommune	Tunø-Hov	464	3	27,0	0,0
Aalborg Kommune	Hals-Egense	353	3	32,4	0,0
<b> </b>					
Assens Kommune	Assens-Baagø	183	2	20,9	0,0
Frederikssund Kommune	Kulhuse-Sølager	279	2	19,1	0,0
Horsens Kommune	Snaptun-Endelave	815	2	24,5	0,0
Læsø Kommune	Læsø-Frederikshavn	723	2	60,0	0,0
Svendborg Kommune	Svendborg-Hjortø	377	2	5,1	0,0
Østre Færge A/S	Orø-Hammer Bakke	366	2	18,2	0,0
Molslinjen A/S	Kalundborg-Ballen	2.232	1	43,0	0,0
Molslinjen A/S	Bøjden-Fynshav	3.297	1	40,1	0,0
Molslinjen A/S	Bøjden-Fynshav	1.694	1	78,1	0,0
Samsø Kommune	Sælvig-Hov og Ballen-Kalundborg	2.716	1	93,9	0,0
<b>Totalt tilskud</b>				<b>736,6</b>	<b>213,2</b>

## Udmøntning

Med den indstillede tildeling udmøntes i alt 230,7 mio. kr. Der er i alt afsat 233 mio. kr. i 2021, hvoraf 1 pct. er afsat til administration af puljen. Således indstilles det, at puljen udmøntes fuldt ud.

<sup>6</sup> Delvist tilsagn. Der er ansøgt om 28,9 mio. kr., men da der er søgt til kabler ved Stignæs Havn i begge Slagelse Kommunes projekter, nedskrives dette projekt med 175.000 kr.

<sup>7</sup> Delvist tilsagn. Der er ansøgt om 66,5 mio. kr. til et kombineret projekt for begge ruter. Trafikstyrelsen indstiller, at der støttes med 36,1 mio. kr. til et revideret projekt, der alene omfatter Sejerø-ruten.

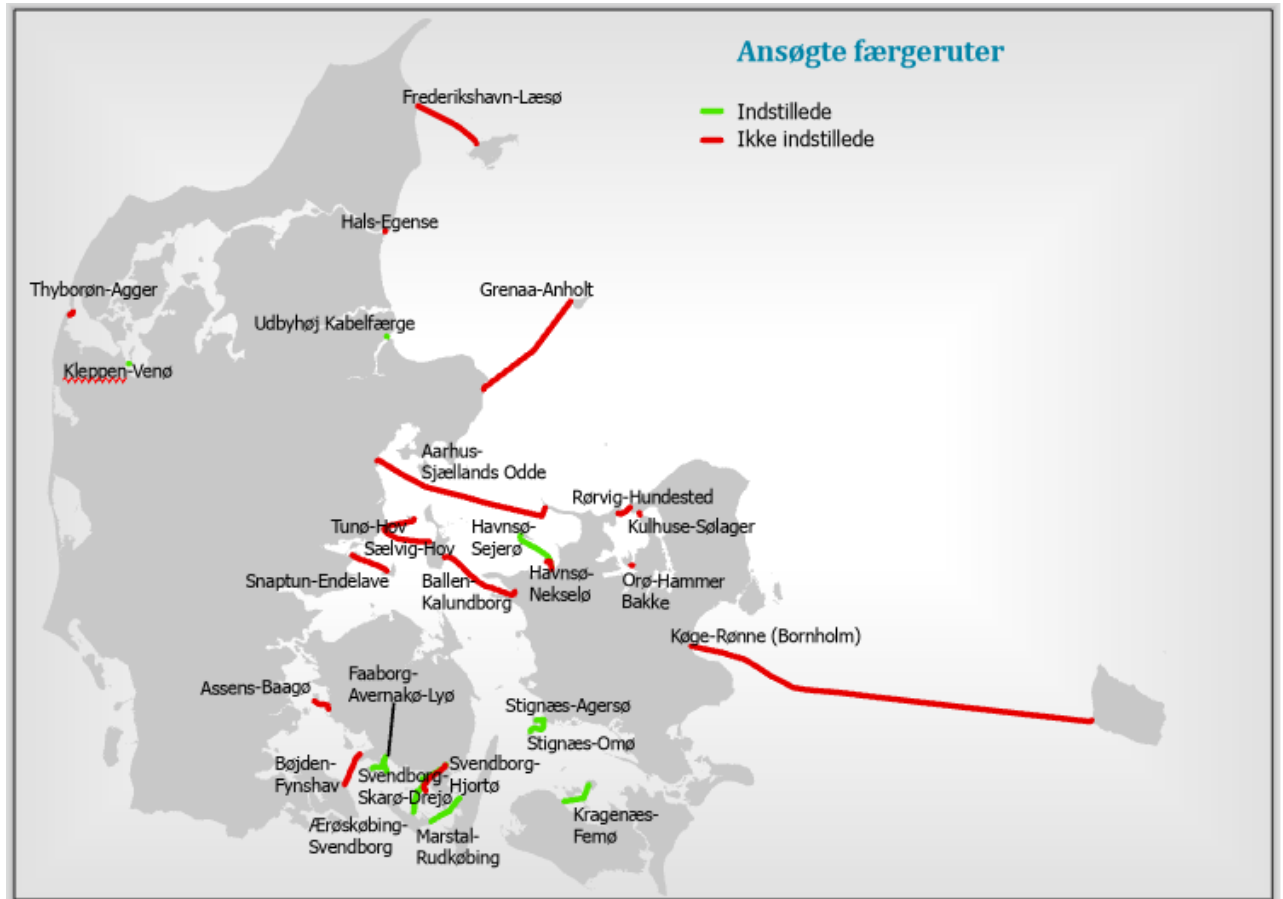
<sup>8</sup> Delvist tilsagn. Der er ansøgt om 102,1 mio. kr. til et projekt, der udvider kapaciteten på ruten. Trafikstyrelsen indstiller, at der støttes med 71,6 mio. kr. til et revideret projekt, der omfatter anskaffelse uden statslig medfinansiering af kapacitetsudvidelse.

Af puljen var der afsat 85 mio. kr., som kunne udmøntes både til kommercielle og kommunale ruter. Heraf indstilles det, at der meddeles tilsagn om støtte til kommercielle færgeruter for i alt 7,5 mio. kr. Det vurderes for de kommercielle ruter omfattet af udbudte kontrakter, at det er en udfordring i forhold til projekternes modenhed, at kommende udbudsbetingelser og kontrakttildelinger ikke er kendte på ansøgningstidspunktet.

Projektkategori	Ansøgt tilskud / mio. kr.	Indstillet tilskud / mio. kr.
Retrofit – ombygning til elfærge	17,5	17,5
Retrofit – optimering af dieselfærger	97,4	0,0
Anskaffelse af nye grønne færger	736,6	213,2
<b>SUM</b>	<b>851,5</b>	<b>230,7</b>



## Kort over ansøgninger og indstillede færgeruter



# Bilag 1: Beskrivelse og vurdering af de enkelte ansøgninger

## **Ansøgninger med karakteren 4**

Ansøgninger med karakteren 4 vurderes i høj grad at opfylde puljens formål, og det indstilles, at der gives tilsagn til disse projekter.

### **Faaborg-Midtfyn Kommune: Faaborg-Avernakø-Lyø**

Faaborg-Midtfyn Kommune ansøger om 24.577.750 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 98.311.000 kr.

Faaborg-Midtfyn Kommune ønsker at udskifte den eksisterende diesel-færgе fra 2012, der sejler på trekantsruten Faaborg -Avernakø -Lyø. Da færgen har en stor årlig udledning af især CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>, ønsker kommunen at anskaffe en el-baseret løsning, i form af en standard-færgе, der udvikles i samarbejde med andre kommuner og med bistand fra Færgesekretariatet. Den nye færgе vil sejle med samme frekvens som den nuværende færgе.

På baggrund af oplysningerne i Faaborg-Midtfyn Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 52 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 1.293 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i høj grad opfylder puljens kriterier, idet projektet reducerer udledningen af CO<sub>2</sub> samt øvrige emissioner og dermed er med til at bidrage til grøn omstilling. Ansøgningen er gennemarbejdet og projektet fremstår modent og veldefineret.

### **Randers Kommune: Udbyhøj Kabelfærgе**

Randers Kommune ansøger om 1.000.000 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 4.000.000 kr.

Projektets formål er at gøre Udbyhøj Kabelfærgе emissionsfri og mere driftssikker, så den kan holde i mange år.

Dette vil ske ved retrofit af den eksisterende dieseldrevne kabelfærgе, som sejler over Randers Fjord ved Udbyhøj, så den bliver fuldt ud elektrisk. Det sker ved at lave landstrømstilslutning via kabel til færgen. Udover retrofit af færgen, vil der også ske en opgradering af landstrømanlægget i Udbyhøj Nord. Den samlede løsning skal sikre, at færgen kan sejle på samme måde som den gør nu, men på fuld elektricitet.

På baggrund af oplysningerne i Randers Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 110 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 2.740 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i høj grad opfylder puljens kriterier, idet projektet forventes på en relativt enkel måde at kunne reducere færgens CO<sub>2</sub>-emission markant med relativt få tilskudskroner.

### **Slagelse Kommune: Stignæs-Agersø**

Slagelse Kommune ansøger om 5.950.000 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 23.800.000 kr.

Projektets formål er at retrofite den kommunale færge Agersø III, der sejler mellem Stignæs-Agersø. Færgen er fra 2012, og kan derfor sejle mange år endnu. Kommunen ønsker derfor at genbruge færgen, men samtidig gøre sejladsen mere grøn, ved at konvertere færgen til batterisejls. Batterierne skal oplades med en ladestander som installeres på kajen i Stignæs og ombord på færgen.

På baggrund af oplysningerne i Slagelse Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 159 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 3.173 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i høj grad opfylder puljens kriterier, idet projektet nedbringer CO<sub>2</sub> samt øvrige emissioner og dermed er med til at bidrage til grøn omstilling. Ansøgningen er gennemarbejdet og projektet fremstår modent og veldefineret.

### **Slagelse Kommune: Stignæs-Omø**

Slagelse Kommune ansøger om 28.915.750 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 115.663.000 kr.

Projektets formål er at investere i en ny el-færge til at sikre besejlingen til Omø. Slagelse Kommune etablerer samtidig ladeanlæg både på Omø og Stignæs for at sikre optimale opladningsfaciliteter.

På baggrund af oplysningerne i Slagelse Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 57 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 1.426 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i høj grad opfylder puljens kriterier, idet projektet nedbringer CO<sub>2</sub> samt øvrige emissioner og dermed er med til at

bidrage til grøn omstilling. Ansøgningen er gennemarbejdet og projektet fremstår modent og veldefineret.

Såfremt begge Slagelse Kommunes projekter tildes midler, indstilles dette projekt til et delvist tilsagn, da Slagelse Kommunes to projekter kan benytte samme kabler ved Stignæs Havn, og dermed ikke skal have støtte til denne del af projektet i begge projekter. Den samlede post for kabellægning lyder på 700.000 kr., hvoraf der søges 25 % fra puljen. Dermed indstilles projektet et tilsagn på 28.740.750 kr.

### **Svendborg Kommune: Svendborg-Skarø-Drejø**

Svendborg Kommune ansøger om 25.409.000 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 101.636.000 kr.

Svendborg Kommune ønsker at udskifte den eksisterende dieselfærgen fra 1997, der sejler på ruten Svendborg-Skarø-Drejø. Færgen har en stor årlig udledning af især CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>, og derfor ønsker kommunen at anskaffe en el-baseret løsning i form af en standardfærgen, der udvikles i samarbejde med andre kommuner og med bistand fra Færge-sekretariatet.

Ansøgningen dækker leasingudgifter til en ny grøn standardfærgen, justeringer af infrastruktur, samt ladefaciliteter. Den nye færgen vil sejle med samme frekvens som den nuværende færgen og have en levetid på ca. 25 år.

På baggrund af oplysningerne i Svendborg Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 36 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 908 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i høj grad opfylder puljens kriterier, idet projektet i nogen grad reducerer udledningen af CO<sub>2</sub> samt øvrige emissioner og dermed er med til at bidrage til grøn omstilling. Ansøgningen er gennemarbejdet og projektet fremstår modent og veldefineret.

### **Venø Færgeservice: Kleppen-Venø**

Venø Færgeservice ansøger om 3.068.250 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 12.273.000 kr.

Projektets formål er at opgradere den eksisterende dieselfærgen på ruten Kleppen-Venø. Venø Færgen er 11 år gammel og har 25-30 års levetid tilbage, men en opgradering forventes at kunne øge færgens le-

vetid. Den ene dieselmotor erstattes med en elmotor, mens den anden dieselmotor bibeholdes som nødmotor. Den eksisterende brændstoftank tømmes, og der indsættes batterier.

På baggrund af oplysningerne i Venø Færgefarts ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 92 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 2.302 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i høj grad opfylder puljens kriterier, idet projektet nedbringer CO<sub>2</sub> samt øvrige emissioner og dermed er med til at bidrage til grøn omstilling. Ansøgningen er gennemarbejdet og projektet fremstår modent og veldefineret.

### **ÆrøXpressen A/S: Rudkøbing-Marstal**

ÆrøXpressen ansøger om 7.483.375 kr., hvilket svarer til ca. 25 % af det samlede budget, der således udgør 29.919.000 kr.

"ÆrøXpressen" er en 2 år gammel færge, der sejler mellem Rudkøbing på Langeland og Marstal på Ærø. Færgen er en hybridfærge, der i dag anvender marine gasolie som drivmiddel, men som er forberedt til 100 % eldrift.

Projektets formål er således at overgå til 100 % batteridrift og dermed sejle med en 100 % emissionsfri færge mellem Marstal og Rudkøbing.

På baggrund af oplysningerne i ÆrøXpressens ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 234 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 5.860 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i høj grad opfylder puljens kriterier, idet projektet ved at omstille den nuværende hybridfærge til ren eldrift nedbringer CO<sub>2</sub> samt øvrige emissioner og dermed er med til at bidrage til grøn omstilling. Projektet er desuden velbeskrevet og veldokumenteret. Umiddelbart vurderes CO<sub>2</sub>-reduktionen at være ganske høj, set i forhold til investeringen, selv om det kan være svært at dokumentere/verificere den konkrete CO<sub>2</sub>-effekt.

Det bemærkes desuden, at der er ansøgt om et tilskud på 7.483.375 kr., hvilket er lidt mere end 25% af den samlede projektsum, som er det maksimale tilskud der kan gives via puljen. Det indstilles derfor, at der tildes et tilskud på 7.479.750 kr. hvilket svarer til 25% af den samlede projektsum.

## **Ansøgninger med karakteren 3, som indstilles til at få tilskud**

Ansøgninger med karakteren 3 vurderes at opfylde puljens formål, og det indstilles, at de fleste af disse projekter får tilskud fra puljen.

### **Kalundborg Kommune: Havnsø-Nekselø og Havnsø-Sejerø**

Kalundborg Kommune ansøger om 66.509.500 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 266.038.000 kr.

Projektets formål er at bidrage til den grønne omstilling ved at anskaffe to nye batteridrevne el-færger til at sikre besejlingen af Sejerø og Nekselø. Ruterne drives af Kalundborg Kommune. Kalundborg Kommune ønsker at udskifte begge eksisterende færger (fra 1998 og 1993), der sejler på ruterne. Færgerne har en høj CO<sub>2</sub>-udledning og er udslidte og omkostningstunge at vedligeholde. Kommunen ønsker derfor at erstatte de to færger med to nye færger, som også vil kunne tilpasses i forhold til kapacitet og efterspørgsel. De to nye el-færger vil tilsammen betyde en CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030 på 2.133,6 tons CO<sub>2</sub>.

På baggrund af oplysningerne i Kalundborg Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 32 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 802 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet opfylder puljens kriterier, idet projektet bidrager til at nedbringe udledningen af CO<sub>2</sub> og øvrige emissioner. Projektet fremstår modent, og der er tale om anskaffelse af standardfærger. Samtidig vurderes det, at de forventede CO<sub>2</sub> reduktioner som følge af at anskaffe en ny færge til Sejerø er markant større end de forventede reduktioner ved at anskaffe en ny færge til Nekselø. Desuden er omkostningerne til ombygning af færgelejer og etablering af la-deinfrastruktur i ansøgningen høje, sammenlignet med omkostningerne til de samme aktiviteter i de øvrige ansøgninger.

Da der har været stor søgning til midlerne i puljen, indstilles det, at Kalundborg Kommune meddeles et delvis tilsagn på 36,1 mio. kr. i tilskud til en ny færge til Sejerø. I forhold til ansøgningen udgår udgifterne til den ene færge, og tilskuddet til ombygning af færgelejer reduceres med 8,4 mio. kr.

### **Lolland Kommune: Kragenæs-Femø**

Lolland Kommune ansøger om 26.711.250 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 106.842.000 kr.

Projektets formål er at styrke de grønne overfartsmuligheder i Smålandsfarvandet Nord for Lolland ved at erstatte Femøfærgerne, der er den ene af de nuværende 4 dieselfærger, med en el-færge med en nødgenerator, der drives på metanol, der er en ny metode, der er udviklet til skibsgeneratorer.

På baggrund af oplysningerne i Lolland kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 35 gram pr. tilskuds-krone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 872 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet opfylder puljens kriterier, idet projektet nedbringer CO<sub>2</sub> samt øvrige emissioner og dermed er med til at bidrage til grøn omstilling. Ansøgningen er gennemarbejdet og projektet fremstår modent og veldefineret. Det trækker ned, at den forventede CO<sub>2</sub>-reduktion pr. tilskudskrone ikke er så høj som i nogle af de andre projekter.

### **Ærø Kommune: Ærøskøbing-Svendborg**

Ærø Kommune ansøger om 102.090.162 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 408.360.649 kr.

Ærø Kommune ønsker at bygge og idriftsætte to nye 100 % emissionsfri færger, som skal udskifte de eksisterende to dieselfærger på ruten mellem Ærøskøbing og Svendborg. Formålet med projektet er at eliminere klimagas-udledninger fra den mest trafikerede og, på nuværende tidspunkt, mest forurenende rute til og fra Ærø, og samtidig fremtidssikre forbindelsen til fastlandet ved at udvide overførselskapaciteten fra 42 personbilsenheder (PBE) pr. færge på de eksisterende til cirka 80 PBE på hver af de nye elfærger.

De nye elfærger vil tage udgangspunkt i et standardfærgekoncept udviklet for Ø-kommunernes Færgesekretariat, hvorved der forventes opnået vigtige synergieffekter og stordriftsfordele sammen med flere andre færgeruter i Danmark.

På baggrund af oplysningerne i Ærø Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 75 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 1.878 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet opfylder puljens kriterier, idet projektet reducerer udledningen af CO<sub>2</sub> samt øvrige emissioner og dermed er med til at bidrage til grøn omstilling. Ansøgningen er gennemarbejdet og projektet fremstår modent og veldefineret.

Det bemærkes dog, at der ansøges om et meget højt beløb i tilskud sammenholdt med puljens størrelse og med det ansøgte tilskud i de

fleste andre ansøgninger. Det bemærkes desuden, at de nye færger som indgår i ansøgningen, er væsentligt større end de færger, som sejler på ruten i dag, samt at det ikke er en del af puljens formål at forøge kapaciteten på de færgeruter, som søges. Det bemærkes endvidere, at der indgår flere andre poster i det indsendte budget, som heller ikke vurderes at ligge indenfor puljens formål, herunder udgifter til projektledelse, design, eksternt tilsyn og havneinfrastruktur.

På den baggrund indstilles det, at der gives et delvist tilsagn til Ærø Kommune på 71,6 mio. kr. Beløbet er fastlagt så budgetposten til anskaffelse af to færger reduceres til 55 mio. kr., hvilket vurderes at være rimeligt i forhold til anskaffelse af færger af samme størrelse som de eksisterende, og det omfatter at budgetposterne til ombygning af færgelejer og etablering af ladeinfrastruktur fastholdes, mens de øvrige poster udgår.

### **Ansøgninger med karakteren 3, som ikke indstilles til at få tilsagn**

Ansøgninger med karakteren 3 vurderes at opfylde puljens formål. Der er imidlertid ikke afsat midler nok, til at alle projekter med karakteren 3 kan få tilskud fra puljen. Derfor indstilles det, at de to projekter som omfatter anskaffelse af nye færger og som har den laveste forventede CO<sub>2</sub> reduktion, ikke meddeles tilsagn.

#### **Aalborg Kommune: Hals-Egense**

Aalborg Kommune ansøger om 32.400.000 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 129.600.000 kr.

Projektets formål er at indkøbe én ny fuld-elektrisk elfærge til at betjene den kommunalt ejede færgerute Hals-Egense. Den nye elfærge skal erstatte de to eksisterende dieselfærger. Landanlæg og færgelejer i både Hals og Egense samt ladeinfrastruktur i Hals skal desuden udbygges. Det påtænkes, at kommunen leaser færgen, som skal ejes af et leverandørkonsortium.

På baggrund af oplysningerne i Aalborg Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 14 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 353 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid. I denne beregning er det dog antaget, at ansøger har glemt at medregne den ene af de gamle færger. Der er derfor tilføjet en yderligere besparelse på 439,7 ton CO<sub>2</sub> pr. år i forhold til det som er oplyst i ansøgningen, da dette er udledningen for den pågældende færge ifølge COWIs rapport "Grøn omstilling af danske indenrigsfærger".



Det vurderes, at projektet opfylder puljens kriterier, idet projektet nedbringer CO<sub>2</sub> samt øvrige emissioner og dermed er med til at fremme den grønne omstilling af indenrigsfærger. Ansøgningen er gennemarbejdet og projektet fremstår modent og veldefineret. Dog trækker det ned, at infrastrukturudgifterne er meget høje og CO<sub>2</sub>-besparelsen meget lav sammenlignet med de øvrige ansøgninger. At ruten har en lav CO<sub>2</sub> reduktion, selvom der er meget trafik og mange passagerer, skyldes primært, at overfartstiden på ruten er meget kort.

Da der er begrænsede midler afsat til puljen, indstilles det, at projektet ikke får tilskud.

### **Odder Kommune: Tunø-Hov**

Odder Kommune ansøger om 27.045.750 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 108.183.000 kr.

Projektets formål er at anskaffe en ny grøn færge, der skal erstatte Tunøfærgen. Der vil være tale om anskaffelse og omlægning til en ny fuldt el-drevet færge og et backup-system med uafklaret teknologi.

På baggrund af oplysningerne i Odder Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 19 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 464 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet opfylder puljens kriterier, idet projektet virker modent og da der er tale om anskaffelse af en standard elfærge. Dog er den forventede CO<sub>2</sub>-reduktionen forholdsvis lille sammenlignet med de øvrige ansøgninger. At ruten har en lav CO<sub>2</sub> reduktion, skyldes primært, at sejltiden på ruten (antal daglige afganges sammenholdt med overfartstiden) er lav i forhold til andre ruter, hvor der sejles mere intensivt.

Da der er begrænsede midler afsat til puljen, indstilles det, at projektet ikke får tilskud.

### **Hundested-Rørvig Færgesfart A/S: Hundested-Rørvig**

Hundested-Rørvig Færgesfart A/S ansøger om 317.066 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 1.268.263 kr.

Projektets formål er at montere en akselgenerator på den ene af de to hovedmotorer på færgen M/F Isefjord. Under daglig drift kører begge hovedmotorer altid samt minimum et generatoranlæg.

Med en akselgenerator monteret vil det være muligt at stoppe for generatoranlæggene og hotellasten (elproduktionen) produceres af hovedmotorerne, når disse kører. Derved bliver hotellasten produceret på den mest effektive måde.

På baggrund af oplysningerne i Hundested-Rørvig Færges A/S' ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 542 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 5.415 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet opfylder puljens kriterier, idet der med projektets gennemførelse opnås en relativt høj CO<sub>2</sub>-besparelse pr. tilskudskrone. Endvidere fremstår ansøgningen veldokumenteret og realistisk og projektet vurderes at have en høj modenhed. Det trækker dog ned, at færgen fortsat anvender diesel som drivmiddel.

Da der er begrænsede midler afsat til puljen, indstilles det, at projektet ikke får tilskud.

### **Molslinjen A/S: Aarhus-Odden**

Molslinjen A/S ansøger om 1.552.292 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 6.209.166 kr.

Projektets formål er at opgradere turboladerne på færgen Express 2, der sejler på ruten Aarhus-Odden, til nye energioptimerede enheder. Opgraderingen vil betyde en besparelse på brændstofforbruget og derved nedbringe CO<sub>2</sub>- og andre emissioner fra færgen.

På baggrund af oplysningerne i Molslinjens ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 489 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 9.779 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet opfylder puljens kriterier, idet projektet bidrager til en CO<sub>2</sub>-reduktion, og dermed er med til at fremme den grønne omstilling af indenrigsfærger, dog trækker det ned, at der er tale om optimering af en dieselfærge, fremfor ombygning til fx el-drift.

Da der er begrænsede midler afsat til puljen, indstilles det, at projektet ikke får tilskud.

### **Norrdjurs Kommune: Grenaa-Anholt**

Norrdjurs Kommune ansøger om 1.281.875 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 5.127.500 kr.

Projektets formål er at reducere CO<sub>2</sub> på Anholtfærgen. Det gøres dels ved at konvertere den nuværende oliekedel på færgen til varmpumpe, og samtidig optimere ventilationsanlægget til den nye varmpumpe. Derudover udskiftes de gamle lyskilder, der installeres akselgenerator på færgens hovedmotor og udskiftes bund-maling. Færgen retrofittes til også at kunne anvende landstrøm, og der installeres datastyringssystemet BlueFlow.

På baggrund af oplysningerne i Grenaa Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub> reduktion på ca. 265 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på ca. 3.100 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet opfylder puljens kriterier, idet projektet har en stor CO<sub>2</sub> reduktion i forhold til tilskuddets størrelse og virker moment, dog trækker det ned, at der er tale om optimering af en diesel-færg fremfor ombygning til fx el-drift.

Da der er begrænsede midler afsat til puljen, indstilles det, at projektet ikke får tilskud.

### **Thyborøn-Agger færgefart: Thyborøn-Agger Tange**

Thyborøn-Agger færgefart ansøger om 251.434 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 1.005.734 kr.

Projektets formål er at reducere energiforbruget på Thyborøn-Agger overfartens hybridfærg. Det påtænkes at montere et automatisk for-tøjningssystem, som vil bevirke, at propellerne kan slukkes, hvorved energiforbruget reduceres. Derudover monteres Blueflow Energy Management system, som kan hjælpe skibsføreren med at sejle mere energiøkonomisk.

På baggrund af oplysningerne i Thyborøn-Agger Færgefarts ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 501 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 15.034 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet opfylder puljens kriterier, idet projektet nedbringer CO<sub>2</sub> samt øvrige emissioner og dermed er med til at bidrage til grøn omstilling. Dog trækker det ned, at der er tale om optimering af en hybridfærg fremfor ombygning til fx el-drift.

Da der er begrænsede midler afsat til puljen, indstilles det, at projektet ikke får tilskud.

## **Ansøgninger med karakteren 2**

Ansøgninger med karakteren 2 vurderes i nogen grad at leve op til puljens formål. Det indstilles, at disse projekter ikke tildeles midler fra puljen.

### **Assens Kommune: Assens-Baagø**

Assens Kommune ansøger om 20.875.000 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 83.500.000 kr.

Assens Kommune ønsker at udskifte den gamle dieselfærge fra 1976. Assens Kommune planlægger at anskaffe en ny standardfærge (der er udviklet gennem innovationsprojektet, udbudt af Færgesekretariatet), som vil være med til at sikre forsyningssikkerheden til Baagø samt gøre det nemmere at samarbejde med de nærliggende færgeruter. Den nye færge skal drives på el. Der installeres batterier på færgen, og disse vil blive ladet op i den ene ende af overfarten (Assens) mellem hver "dobbelttur" (tur/retur) samt om natten. Færgelejerne i Assens og på Baagø skal bygges om, så den nye færge kan anløbe. Samtidig etableres ladefaciliteter ved færgelejet i Assens. Den nye færge vil få plads til 98 passagerer og skal sejle med samme frekvens som i dag.

På baggrund af oplysningerne i Assens Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 7 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 183 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i nogen grad opfylder puljens kriterier, idet projektet omfatter anskaffelse af en ny el-drevet færge. Dog trækker det ned, at den forventede CO<sub>2</sub> reduktion som følge af projektet er meget lav sammenlignet med andre projekter. Projektet vurderes i øvrigt til at have en høj grad af modenhed og at medføre "stordriftsfordele", da projektet påtænker at anskaffe en "standard" færge.

### **Frederikssund Kommune: Kulhuse-Sølager**

Frederikssund Kommune ansøger om 19.111.157 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 76.444.624 kr.

Projektets formål er, at overfarten Kulhuse - Sølager udskifter den nuværende færge M/F Columbus fra 1947 med en ny grøn elektrisk færge, der forsynes med grøn el, og derved fjerner udledningerne.

På baggrund af oplysningerne i Frederikssund Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 11 gram pr.

tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 279 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i nogen grad opfylder puljens kriterier, idet projektet fremstår som et velbeskrevet projekt med relevant indhold, da en kommende el-færge vil reducere CO<sub>2</sub>-emissionen, sammenlignet med rutens nuværende, 74-årige færge.

Dog trækker det ned, at CO<sub>2</sub>-reduktionen er ret marginal, sammenholdt med investeringen, ligesom, at der i CO<sub>2</sub>-reduktionen er taget udgangspunkt i et forøget serviceomfang på ca. 33 % (ca. 2 måneder).

### **Horsens Kommune: Snaptun-Endelave**

Horsens Kommune ansøger om 24.500.000 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 98.000.000 kr.

Projektets formål er at udskifte Færgen til Endelave, der er fra 1996, og som er for stor i forhold til behovet. Der er derfor en uforholdsmæssig stor udledning af CO<sub>2</sub>. Horsens Kommune ønsker færgen udskiftet med en mindre og CO<sub>2</sub>-neutral færge. Teknologien peger på en elektrisk færge, hvor batterierne på færgen kan udskiftes, hvis teknologien udvikler sig, uden at resten af færgen skal ombygges. Byrådet har i budgetforliget for 2022-2025 besluttet at arbejde for en ny færge til Endelave og har afsat midler til en forundersøgelse.

På baggrund af oplysningerne i Horsens Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 33 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 815 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i nogen grad opfylder puljens kriterier, idet projektet ikke virker modent nok og den påtænkte løsning ikke er tilstrækkeligt undersøgt.

### **Læsø Kommune: Læsø-Frederikshavn**

Læsø Kommune ansøger om 60.000.000 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 240.000.000 kr.

Projektets formål er at bidrage til den grønne omstilling ved at skifte en af de eksisterende dieselfærger på ruten ud med et grønnere alternativ, samt at øge Læsø Kommunes færgekapacitet på ruten Læsø-Frederikshavn.

Den nye færge vil bidrage til en reduktion i Læsø Kommunes CO<sub>2</sub>-udslip, selv om der forventeligt vil blive en væsentligt øget turisttrafik til/fra øen i fremtiden.

En øget færgekapalet vil øge transportsikkerheden mellem ø og fastland til gavn for både øboere, erhvervsliv og turismeindustrien samt medvirke til at tiltrække flere turister til Læsøs smukke, grønne natur.

På baggrund af oplysningerne i Læsø kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 29 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 723 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i nogen grad opfylder puljens kriterier, idet projektet omfatter anskaffelse af en ny hybridfærge. Det trækker dog ned, at projektet ikke fremstår modent og at den færge, der søges tilskud til, ikke er en ren el-færge, men en hybridløsning, som fortsat kan anvende fossile brændstoffer. Det trækker også ned, at projektet vil øge kapaciteten på ruten væsentligt, hvilket ligger uden for puljens formål.

### **Svendborg Kommune: Svendborg-Hjortø**

Svendborg Kommune ansøger om 5.058.750 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 20.235.000 kr.

Svendborg Kommune ønsker at udskifte den eksisterende dieselfærge fra 1976, der sejler på ruten Svendborg-Hjortø. Da færgen har en stor årlig udledning af især CO<sub>2</sub> og NOX ønsker kommunen at indsætte en elbaseret løsning på ruten.

Den nye færge vil sejle med samme frekvens som den nuværende færge. Færgen vil også kunne benyttes til besejling af ruten Svendborg-Skarø-Drejø på tidspunkter, hvor transportbehovet på de to øer er lavt.

På baggrund af oplysningerne i Svendborg Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 15 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 377 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i nogen grad opfylder puljens kriterier, idet projektet omfatter anskaffelse af en ny el-drevet færge. Det trækker ned, at den forventede CO<sub>2</sub>-reduktion som følge af projektet er lav sammenlignet med andre projekter, og at projektets modenhed og "stordriftsfordele" vurderes som mindre god, idet der ikke anskaffes en standardfærge.

### **Østre Færge A/S: Orø-Hammer Bakke**

Østre Færge A/S ansøger om 18.184.750 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 72.739.000 kr.

Projektets formål er at udskifte den eksisterende dieselfærgen med en el-færgen på ruten Orø-Hammer Bakke. Den nye færgen vil blive drevet af en el-motor, der forsynes af et flywheel. Et flywheel er en klassisk mekanisk indretning, som kan bevare kinetisk energi i rotation over kortere eller længere tid. Flywheel'et er opbygget som en traditionel generator, men med et roterende anker med magneter, der roteres som følge af de roterende ankre med 25.000 omdrejninger i minuttet.

Det vurderes, at ansøgningens oplysninger ift. forventet CO<sub>2</sub>-reduktion ikke er retvisende, idet den er angivet til at være langt højere end udledningen af CO<sub>2</sub> fra det brændstofforbrug, som er oplyst for den nuværende færgen. Den forventede levetid på 50 år for en ny færgen er markant højere end den forventede levetid på nye færger i de øvrige ansøgninger.

På baggrund af oplysningerne i Østre Færges ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 15 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 366 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid. I beregningen er det forudsat, at CO<sub>2</sub> reduktionen svarer til den oplyste udledning fra den eksisterende færgen, samt at levetiden er 25 år, hvilket også er forudsat i beregningerne af forventet CO<sub>2</sub> reduktion for de andre ansøgninger som omhandler anskaffelse af nye færger.

Det vurderes, at projektet i nogen grad opfylder puljens kriterier, idet projektet omfatter anskaffelse af en ny el-drevet færgen. Det trækker ned, at projektets forventede CO<sub>2</sub> reduktion er forholdsvis lav, samt at projektet omfatter en væsentlig kapacitetsforøgelse, hvilket ligger uden for puljens formål. Desuden forekommer den valgte løsning kompliceret og relativt dyr, under hensyntagen til at det er en simpel kabelfærgen til indre farvande. Ansøgningen fremstår desuden inkonsistent idet centrale oplysninger er overvurderede.

## **Ansøgninger med karakteren 1**

Ansøgninger med karakteren 1 vurderes i mindre grad at leve op til puljens formål. Det indstilles, at disse projekter ikke tildeles midler fra puljen.

### **Molslinjen A/S: Rønne-Køge**

Molslinjen A/S ansøger om 94.010.439 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 376.041.753 kr.

Projektets formål er at ombygge færgen M/F Hammershus, der sejler fra Rønne-Køge, fra dieselelektrisk til dieselelektrisk hybridløsning med en batteriløsning og fuldautomatiske ladestander på land, som

vil være med til at reducere CO<sub>2</sub> udledningerne og give emissionsreduceret sejlads fremover på overfarten. Det skal bemærkes, at færrens fremdrift fortsat primært vil være baseret på diesel.

På baggrund af oplysningerne i Molslinjens ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 92 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 2.755 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i mindre grad opfylder puljens kriterier. Projektet reducerer udledningen af CO<sub>2</sub> og andre emissioner, dog trækker det ned at reduktionen pr. tilskudskrone er forholdsvis lav sammenlignet med andre retrofit projekter, samt at der fortsat er mulighed for at sejle diesel. Samtidig er det et meget omkostningstungt projekt, hvor det ansøgte tilskud er højere end det samlede beløb som er afsat til kommercielle og kommunale ansøgere. Det trækker ligeledes ned i forhold til puljens kriterier, at færgen ikke kun sejler indenrigs, men også sejler på ruten Rønne-Sassnitz.

### **Molslinjen A/S: Kalundborg-Ballen**

Molslinjen A/S ansøger om 43.000.000 kr., hvilket svarer til 16 % af det samlede budget, der således udgør 270.900.000 kr.

Projektets formål er at indkøbe en ny el-færge til Kalundborg-Ballen overfarten. Dermed vil overfarten kunne foregå CO<sub>2</sub>- og emissionsfrit med minimum samme antal afgange som den nuværende diesel-færge.

På baggrund af oplysningerne i Molslinjens ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 112 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 2.232 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i mindre grad opfylder puljens formål. Formålet med projektet er at anskaffe en el-færge som bidrager til en grøn omstilling, men det vurderes, at projektet ikke fremstår tilstrækkeligt modent. Det skyldes, at Molslinjen endnu ikke har vundet udbuddet på strækningen, der søges midler til. Desuden er ansøgningen ikke konkret i forhold til, hvilken færge man påtænker at anskaffe, herunder om der indgår ændringer af færgelejer og etablering af ladeinfrastruktur i projektet.

### **Molslinjen A/S: Bøjden-Fynshav 1**

Molslinjen ansøger om 40.130.642 kr., hvilket svarer til 17 % af det samlede budget, der således udgør 235.163.064 kr.



Projektets formål er at udskifte en af de eksisterende dieselfærger på ruten 'Bøjden-Fynshav' med en ny el-færge. Færgeren skal oplades i begge havne ved hjælp af ladetårne, der automatisk til- og afkobler færgeren ved ankomst og afgang.

På baggrund af oplysningerne i Molslinjens ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 110 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 3.297 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i mindre grad opfylder puljens formål. Formålet med projektet er at anskaffe en el-færge som bidrager til en grøn omstilling, men det vurderes, at projektet ikke fremstår tilstrækkeligt modent. Det skyldes, at Molslinjen endnu ikke har vundet udbuddet på strækningen, der søges midler til. Desuden er ansøgningen ikke konkret i forhold til, hvilken færge man påtænker at anskaffe, herunder om der indgår ændringer af færgelejer og etablering af ladeinfrastruktur i projektet.

### **Molslinjen A/S: Bøjden-Fynshav 2**

Molslinjen ansøger om 78.129.289 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 312.517.156 kr.

Projektets formål er at udskifte en af de eksisterende dieselfærger på ruten 'Bøjden-Fynshav' med en ny el-færge. Færgeren skal oplades i begge havne ved hjælp af ladetårne, der automatisk til- og afkobler færgeren ved ankomst og afgang.

På baggrund af oplysningerne i Molslinjens ansøgning forventes projektet at medføre en CO<sub>2</sub>-reduktion på 56 gram pr. tilskudskrone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 1.694 gram pr. tilskudskrone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i mindre grad opfylder puljens formål. Formålet med projektet er at anskaffe en el-færge som bidrager til en grøn omstilling, men det vurderes, at projektet ikke fremstår tilstrækkeligt modent. Det skyldes, at Molslinjen endnu ikke har vundet udbuddet på strækningen, der søges midler til. Desuden er ansøgningen ikke konkret i forhold til, hvilken færge man påtænker at anskaffe, herunder om der indgår ændringer af færgelejer og etablering af ladeinfrastruktur i projektet.

### **Samsø Kommune: Sælvig-Hov og Ballen-Kalundborg**

Samsø Kommune ansøger om 93.901.500 kr., hvilket svarer til 25 % af det samlede budget, der således udgør 375.610.000 kr.

Projektet er todelt og omhandler både ruten Sælvig-Hov samt Ballen-Kalundborg.

Det første delprojekt omhandler ombygning og retrofit af færgen 'Prinsesse Isabella', der i dag sejler på Sælvig-Hov-ruten til en gas/hybridfærge. Dernæst kontrahering af ny, større færge med samme egenskaber som den eksisterende færge og til sidst en ombygning af havnene i Sælvig og Hov, så de kan modtage en ny og større færge.

Det andet delprojekt omhandler Ballen-Kalundborg og er betinget af at Samsø Kommune vinder Statens udbud af færgeruten. Her ønsker kommunen at ombygge de to havne, så de kan modtage 'Prinsesse Isabella' der i dag sejler på Sælvig-Hov. Dernæst ønsker kommunen at etablere tankanlæg til biogas og landstrøm på Ballen Havn.

På baggrund af oplysningerne i Samsø Kommunes ansøgning forventes projektet at medføre en årlig CO<sub>2</sub>-reduktion på 109 gram pr. tilskuds-krone og en samlet CO<sub>2</sub>-reduktion på 2.716 gram pr. tilskuds-krone i projektets levetid.

Det vurderes, at projektet i mindre grad opfylder puljens formål. Projektet bidrager til en grøn omstilling, men det trækker ned, at projektet ikke fremstår tilstrækkeligt modent, idet Samsø Kommune endnu ikke har vundet udbuddet på den ene strækning, hvilket er en forudsætning for at realisere projektet. Det trækker også ned, at der ikke er tale om nul-emissionsløsninger, men løsninger som fortsat kan anvende fossile brændstoffer, samt at projektet vil øge kapaciteten på ruten Sælvig-Hov væsentligt, hvilket ligger uden for puljens formål.

## Bilag 1: Oversigt og CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> besparelser fra ansøgninger til pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger

På baggrund af oplysningerne i ansøgningerne til puljen, har Trafikstyrelsen udarbejdet en oversigt over de forventede reduktioner af hhv. CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>, set over den forventede levetid for projekterne.

Det vurderes, at oplysningerne er forbundet med betydelig usikkerhed, idet de forudsætninger, der er lagt til grund i de enkelte ansøgninger, kan være forskellige. Det gælder dels beregningerne af reduktioner pr. år samt den oplyste forventede levetid/brugstid. Det skal desuden bemærkes, at beregningerne kun omfatter reduktioner fra færgernes drift, mens emissioner fra produktionen af nye færger og batteripakker ikke er inkluderet.

For enkelte ansøgninger har det ikke været muligt at beregne den forventede NO<sub>x</sub> reduktion på baggrund af de tilgængelige oplysninger.

### Retrofit – ombygning til elfærg

Rute	Ansøger	Angivet levetid (år)	Forventet CO <sub>2</sub> reduktion (ton)	Forventet NO <sub>x</sub> reduktion (ton)
Rudkøbing-Marstal	ÆrøXpressen A/S	25	43.850	1.187,5
Udbyhøj Kabel-færg	Randers Kommune	25	2.740	42,5
Kleppen-Venø	Venø Færgesart	25	7.063	102,0
Stignæs-Agersø	Slagelse Kommune	20	18.880	272,8

### Retrofit – optimering af dieselfærger

Rute	Ansøger	Angivet levetid (år)	Forventet CO <sub>2</sub> reduktion (ton)	Forventet NO <sub>x</sub> reduktion (ton)
Hundested-Rørvig	Hundested-Rørvig Færgesart A/S	10	1.717	50,0
Thyborøn-Agger Tange	Thyborøn-Agger Færgesart	30	3.780	156,0
Grenaa-Anholt	Norrdjurs Kommune	10-20 <sup>9</sup>	4.548	185,2

<sup>9</sup> Ansøgningen til Anholt-færgen omfatter 6 delprojekter med forskellig forventet levetid på hhv. 10 og 20 år. Det er der taget højde for i beregningen af de samlede forventede reduktioner.

Aarhus-Odden	Molslinjen A/S	20	15.180	620,0
Rønne-Køge	Molslinjen A/S	30	259.020	2.160,0

### Anskaffelse af nye grønne færger

Rute	Ansøger	Angivet levetid (år)	Forventet CO <sub>2</sub> reduktion (ton)	Forventet NO <sub>x</sub> reduktion (ton)
Faaborg-Avernakø-Lyø	Faaborg-Midtfyn kommune	25	31.778	454,8
Stignæs-Omø	Slagelse Kommune	25	41.243	594,3
Svendborg-Skarø-Drejø	Svendborg Kommune	25	23.065	331,3
Havnsø-Nekselø og Havnsø-Sejerø	Kalundborg Kommune	25	53.340	704,0
Kragenæs-Femø	Lolland Kommune	25	23.295	374,8
Ærøskøbing-Svendborg	Ærø Kommune	25	191.675	-
Tunø-Hov	Odder Kommune	25	12.540	38,8
Hals-Egense	Aalborg Kommune	25	11.433	-
Assens-Baagø	Assens Kommune	25	3.818	10,5
Kulhuse-Sølager	Frederikssund Kommune	25	5.335	212,5
Snaptun-Endelave	Horsens Kommune	25	19.957	820,0
Læsø-Frederikshavn	Læsø Kommune	25	43.383	1.455,0
Svendborg-Hjortø	Svendborg Kommune	25	1.908	5,8
Kalundborg-Ballen	Molslinjen A/S	20	95.960	3.960,0
Bøjden-Fynshav	Molslinjen A/S	30	132.330	5.460,0
Bøjden-Fynshav	Molslinjen A/S	30	132.330	5.460,0
Sælvig-Hov og Ballen-Kalundborg	Samsø Kommune	25	255.000	-
Ørø-Hammer Bakke	Østre Færge A/S	25	6.650	-