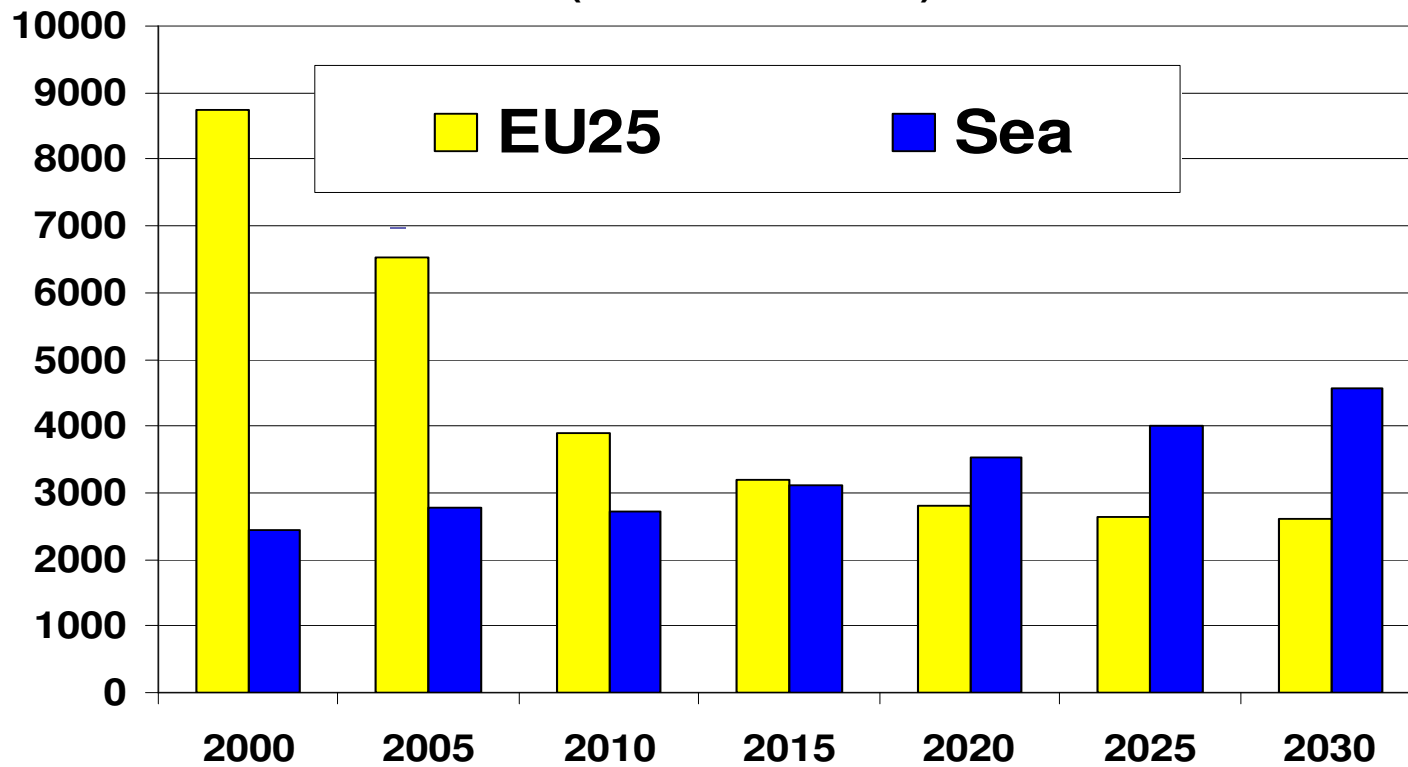


# Ship Owner's Perspective on Tools for Cleaner Shipping

Johan Roos - Stena

# Emissions of Sulphur 2000-2030

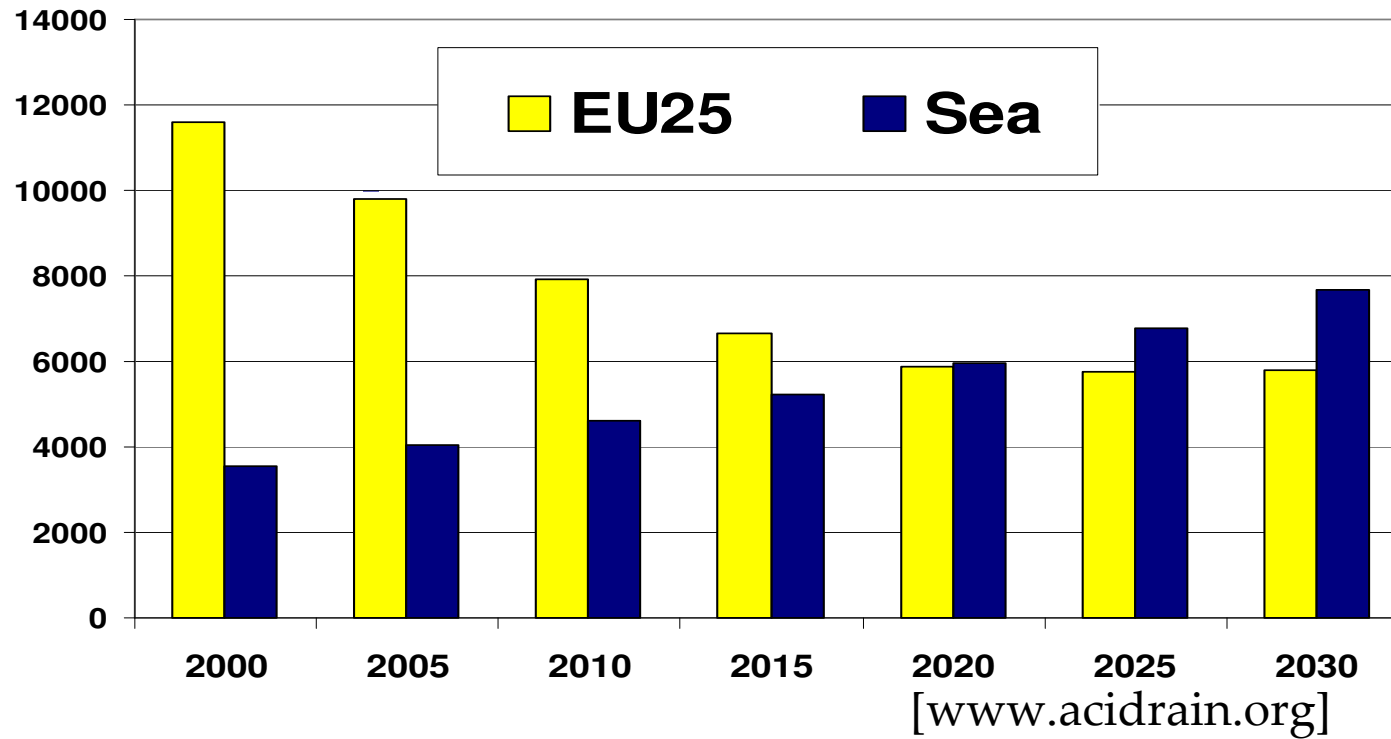
(thousand tonnes)



[[www.acidrain.org](http://www.acidrain.org)]

# Emissions of NO<sub>x</sub> 2000-2030

(thousand tonnes)



# Stena Bulk

Oil should always travel first class

Stena Bulk operates tankers built for performance and high efficiency, for the care of the environment and the oil.

# Stena Line's Network



Voluntary measures are temporary, at best

Sulphur content (%) in bunker fuel		
Stena Line Scandinavia	IMO – May 2006	IMO May 2006-
0,5	4,5	1,5

Net added cost ~ \$40 / MT

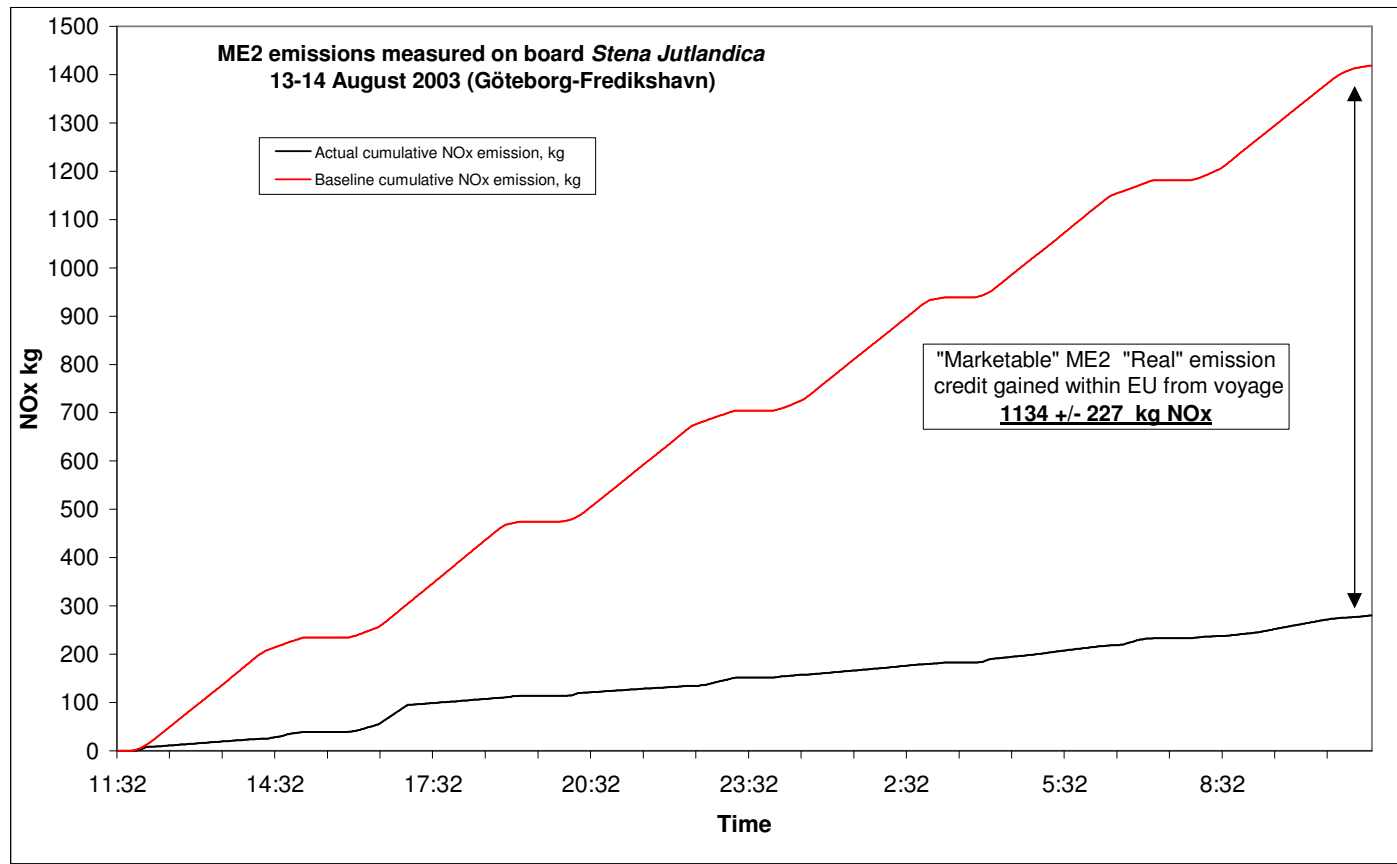
Added value = ?

Appreciation = ?

## ...tools for cleaner shipping

- Regulation and Motivation
  - Shipowners do not like regulation, but appreciate the need of improvement.
  - Regulation must be Global/Regional, tamper-proof and meaningful.
  - Motivation, i.e. incentive schemes can bridge shipping towards sustainability, but will not suffice long term.
- Technology and Responsibility
  - Thanks to uniform, predictable regulation, pollution from trucks and lorries will (almost) not be a problem in EU 2020.
  - So why should the shipping industry solve its problems end-of pipe?
  - Quality fuels, clean engines, trained crew and PPP are the corner stones.

# What we want



1	Lifeboats	Rectified	No
1	Lifeboats	Rectified	No
1	Maintenance of the ship and equipment	Rectified	Yes

# What we do not want

## VARBERG

2004-12-07

Hamnens miljöprövning

### Hälften av utsläppen kommer från färjan

VARBERG

För första gången någonsin genomgår Varbergs hamn en fullständig miljöprövning.

Problembarn nummer ett: Europafärjan, som ensam släpper ut mer avgaser än alla andra fartyg tillsammans.

Prövningen innebär att allting som sker i hamnen och som kan påverka miljön nu granskas, med miljöbalken som rättesnöre. Den ska utnyttjas i en rad villkor, som länsstyrelsen kommer att besluta om. Just nu pågår remissbehandlingen av den ansökan som hamnförvaltningen ställt samman.

Det mest uppseendeväckande är de samlade avgasutsläppen från fartygen under deras besök i Varberg. De mängder som anges i ansökan är teoretiskt beräknade, men de ger ett begrepp om storleken. Det visar sig att Europafärjan ensam står för mer än hälften av utsläppen.



AVGASJÄTTEN. Färjan bolmar ur sig lika mycket som en mindre processindustri. FOTO: HN/ARKIV

## Miljönämnden har rätt att kräva bättre avgasrening på HH-färjorna

Naturvårdsverket anser att miljönämnden är i sin fulla rätt att kräva katalytisk avgasrening på HH-färjorna. Att rederierna trafikerar två länder förändrar inte detta.

2004-09-24 10:11

**HELSINGBORG.** Kampen mellan HH-rederierna och Helsingborgs miljönämnd pågår fortfarande. Som vi har omtalat tidigare blir det den högsta miljöinstansen i landet, miljööverdomstolen, som avgör om nämnden har rätt att kräva bättre avgasrening på färjor som trafikerar en internationell rutt.

Domen blir prejudicerande. Det är därför överdomstolen har beviljat prövningstillstånd. Domstolen tänker gå grundligt till väga. Tre så kallade sektorsmyndigheter har ombetts att yttra sig - Sjöfartsverket, kemikalieinspektionen och Naturvårdsverket.

Nu har Naturvårdsverket tänkt färdigt.

Verket ger miljönämnden närmast hundra procentigt stöd. Internationell rätt omgärdar visserligen sjöfartstrafik. Men det utgör inget hinder för en enskild svensk kommun att, i likhet med Helsingborgs miljönämnd, utfärda förelägganden mot ägarna till utländska fartyg som använder kommunens hamn, anser verket. I alla fall inte om det handlar om att säkerställa att kraven i den svenska miljölagstiftningen efterlevs i hamnområdet. Och det är den svenska miljölagstiftningen, miljöbalken, som gäller, slår Naturvårdsverket fast. Enligt den lagen är det kommunernas miljönämnder som har tillsynsansvaret.



Miljöerendet har pågått i fyra år. I september 2000 fördelade miljönämnden Scandlines, HH-Ferries och Sundsbussarna att installera katalytisk avgasrening på sina färjor.

Foto: Arkivfoto: HD

## Hälften av lastbilarna försvinner med Stena

GÖTEBORG: Drygt hälften av dagens lastbilstrafik till och från Stenas Tysklandsterminal vid Majnabbe försvinner när fraktfärjorna flyttas till ytterhamnarna runt år 2010. Samtidigt står dessa två fraktfärjor bara för en knapp fjärdedel av den totala lastbilstrafiken till och från rederiets tre terminaler i centrala Göteborg.

Som GP rapporterade i de senare upplagorna av gårdagens tidning planerar Stena Line att om cirka fem år, det vill säga runt år 2010, flytta dagens renodlade fraktfärjor från den trånga Tysklandsterminalen på södra Älvstranden. Flytten går till ett planerat nytt färjeläge mellan Ålsborgs hamnen och Arendal i Göteborgs ytterhamnar.

### FAKTA

Fordon till och från Stena  
400 000 personbilar  
140 000 lastbilar  
(Siffrorna gäller år 2002)  
Majnabbeterminalen (Danmark)  
400 000 personbilar  
140 000 lastbilar  
Majnabbeterminalen (Tyskland)  
92 000 personbilar  
Ca 100 000 lastbilar  
Kvillapiren (Danmark)  
23 000 lastbilar  
Källa: Stena Line och Ragnar Johansson, Stena Line



GP i går.

Då försvinner drygt hälften av dagens lastbilstrafik - totalt cirka 100 000 lastbilar per år - till och från Stenas kajer vid Majnabbe. Det handlar, i 2002 års siffror, om cirka 63 000 lastbilar. Knappt hälften av godstrafiken, 39 000 lastbilar, gick samma år, med de båda passagerarfärjorna Germanica och Scandinavica till och från Kiel.

Beyder då den av Stena till sist aviserade flytten av den renodlade fraktfärjetrafiken till ytterhamnarna att dessa lastbilar i stället kommer att köra på Lundbyleden genom centrala Hisingen? Både ja och nej.

Hälften ska till Volvo

Enligt Tysklandslinjens chef Ragnar Johansson är cirka hälften av det nya gods som får rederiet att köpa större fraktfärjor lastar på trailrar som ska till eller från Volvos fabriker på Hisingen eller deras underleverantörer nära ytterhamnarna. Detta gods ska alltså inte längre in i Sverige och Göteborg än några kilometer på Hisingen.

- Men en hel del gagnar sig även i fortsatta ASG-terminalen i Göteborg och då lyft chaufförer att få Oscarleden genomger Ragnar Johansson.

Ytterligare en del när i stället på Lundbyleden till och från Bråmregården.

Även Lundbyleden

- Av det gods som in Göteborg är det in ska norrut mot Bohus och som då kan välj förbi Volvo till E 6 bron. Det mesta ska och då hamnar lastbyleden, konstaterar Johansson.

Dagens sammanlagt 100 000 lastbilar per Tysklandsterminalen, varav 63 000 alltså båda fraktfärjorna, med de cirka 140 000 kör till och från Darvid Masthugsskajerna.

Desuotom går 25 000 lastbilar till mindre fraktfärjor innanför Frihamnen där därför i nuläget lyfts miljön lastbilar - per år till och na-terminalerna i borg.

Motorway must not equal High Speed!!!

Thank you for your attention!