

pt. Svaneke, den 23. februar 2015.

Klima-, Energi- og Bygningsminister Rasmus Helveg Petersen

cc. Klima-, Energi- og Bygningsudvalget
cc. Miljøudvalget

Med det i december 2014 indgåede færgeforlig angående besejlingen af Bornholm er der sat en stopper for Bornholms muligheder for at føre sin intention om at profilere sig som 'grøn' ud i livet, idet alt tegner til, at Transportministeriet har til hensigt at udarbejde udbudsmaterialet på en sådan måde, at ruten Rønne-Ystad fremover alene vil kunne besejles af stærkt forurenende olieredrevede katamaranfærger.

Igennem flere år har man på Bornholm arbejdet målrettet med og investeret betydelige millionbeløb i udvikling og gennemførelse af en grøn strategi, som skal sammenkæde Bornholms særegne naturværdier og lokale fødevarerproduktion med et fokus på rekreativ udfoldelse, økologi samt klima-, miljø- og samfundsansvarlige løsninger.

Der er således investeret massivt i økologi, bæredygtige projekter inden for bl.a. byggeri, opvarmning, strømforbrug samt affaldshåndtering, ligesom sundhed og fysisk aktivitet udgør fundamentet for lokalt foreningsliv og spiller en afgørende rolle for udviklingen af turistkoncepter, der orienterer sig mod oplevelsesturisme i naturen. I forlængelse heraf brandes øen som 'Bright Green Island' over for turister og tilflyttere, som ønsker et alternativ til storbyen.

I 2008 blev Bornholm klimakommune og forpligtede sig i den forbindelse til at arbejde for en markant nedsættelse på mindst 1/3 af Bornholms samlede CO₂-udledning inden 2025. Bornholms strategi om grøn værdiskabelse ligger dermed helt i tråd med Energistrategi 2050 samt regeringsgrundlaget fra september 2011, hvoraf det fremgår, at Danmark skal være *"... et grønt videns- og produktionssamfund, [hvorfor] Danmark skal udnytte vores førerposition på det grønne område. Derfor skal der udvikles grønne virksomheder. Blandt andet inden for energi, miljø-, og bioteknologi ... Det er simpelthen økonomisk fornuft at begrænse forbruget af knappe ressourcer ... Derfor skal vi gøre os uafhængige af fossile brændsler, have mere vedvarende energi, mindre udslip af drivhusgasser og lavere energiforbrug"*.

Det er derfor altødelæggende for de bornholmske initiativer og nationale miljøvisioner, at en kommende operatør med Transportministeriets udbudsplaner tvinges til at anvende/anskaffe en skibstype, der har et højt energiforbrug og er særdeles CO₂-udledende, til transport til og fra øen på ruten Rønne-Ystad. Danmarks Naturfredningsforening har således allerede tilbage i 2008 i forbindelse med udarbejdelsen af den regionale udviklingsplan påpeget, at sejlads med katamaraner *"... modarbejder og er i strid med visionen om Bornholm som grøn og miljørigtig ø"*.

Flere kommunalbestyrelsesmedlemmer i Bornholms Regionskommune har ligeledes peget på misforholdet mellem et grønt fokus og katamaranhurtigfærger. René Nordin Bloch, gruppeformand for

Socialdemokraterne på Bornholm og medlem af Trafikkontaktrådet, har sat ord på dette: *"Vi kan ikke kalde os Bright Green Island og så transportere os selv og alle gæster frem og tilbage i nogle af de mest CO2 forbrugende færger der findes. Vi kan ikke have en grøn vindmøllepark i indsejlingen til Rønne og eller være de fremmeste på grøn energiområdet og så forbruge så meget fossilt brændstof. Mange andre rederier er for længst begyndt at se på det grønne og fastlægge grønne strategier, så det bør vi også i det nye udbud"*.

Mens mange kræfter arbejder positivt på at skabe et grønnere Danmark og implementere løsninger, der tilgodeser miljøhensyn og kan tjene som forbillede i forhold til de lande, vi sammenligner os med i international henseende, ser det ud til, at en af landets største færgeruter nu vil blive belastet af en utidssvarende løsningsmodel, som er i direkte modstrid med Bornholms intention om at fremme grønne hensyn, med regeringens erklærede mål om at gøre Danmark til foregangsland på området og med EUs fokus på CO₂-neutrale og -reducerende tiltag, der tilgodeser klima og miljø.

Det er utroligt trist og helt uforståeligt, at man ikke har benyttet færgedebuddet som en oplagt mulighed for at tage ansvar for fremtidens klima- og miljøproblemer, især når henses til, at den kommende udbudsperiode vil løbe helt frem til 2027 med mulighed for yderligere forlængelse. Det burde således være en ansvarlig og naturlig fremtidssikrende og -investerende handling at indskrive et krav til den kommende operatør i udbudsmaterialet om, at ruten skal besejles med færger baseret på CO₂-neutralt brændstof, hvor LNG er en oplagt og afprøvet mulighed.

En løsning med en videreførelse af katamaraner på Ystad-ruten er derudover også uhensigtsmæssig af helt andre grunde, idet denne skibstype er langt mere sårbar over for vind og bølger end LNG-drevne superfærger/konventionelle færger, hvorfor bornholmerne vil blive stillet langt bedre end i dag i forhold til regularitet og komfort ved anvendelse af CO₂-neutrale superfærger, der kun sejler 10-15 minutter langsommere end de nuværende katamaraner.

Vil ministeren på denne baggrund svare på, hvorledes det med afsæt i miljø- og klimahensyn – herunder regeringens og EUs strategi for nedbringelse af CO₂-emission, de nationale strategier inden for grøn omstilling og Bornholms fokus på grøn værdiskabelse – kan forsvares at gennemføre et udbud af færgbetjeningen – der tidsmæssigt rækker frem til mindst 2027 – hvori den kommende operatør bindes til at besejle ruten Rønne-Ystad med stærkt forurenende katamaraner, når det er muligt i stedet at besejle ruten med moderne CO₂-neutrale LNG-baserede superfærger?

Vil ministeren endvidere medvirke til at arbejde for en løsning, hvori der rejses krav til operatøren om at tage samfundsansvar og leve op til de forpligtelser, som Regeringen og Danmark har påtaget sig på klima- og miljøområdet, ved at anvende miljørigtige superfærger frem for katamaraner, i forbindelse med den genåbning af færgeforslaget, som Transportministeren har lagt op til?

Med venlig hilsen

Cheri G. Kjølby

Cand.scient.pol. & BSc. i landskabsarkitektur