

## Kompliceret tænkning

Jeg tror, at man skal være kommunalpolitiker på Bornholm (ja, i hvert fald dem, der tilhører Borgerlisten, Socialdemokraterne og Venstre; SF lader vi i denne forbindelse ligge standby), hvis man skal kunne forstå logikken i den miljøpolitik, som disse politikere udvirker.

Lige i disse dage kan de ikke få armene ned – og det er som end forståeligt nok – over de nye muligheder på ethanol-området.

For ganske få måneder siden vedtog de samme politikere en fremtidig færgebetjening af Bornholm, som er noget af det værste COII-svineri, man næsten kan forestille sig.

Lad os se lidt på fakta.

Tonnagen skal i hvert fald omfatte **2 hurtigfærger**, gerne gods bærende, samt 2 Ro-Pax-godsfærger. Hertil kommer evt. en reservefærge (en konventionel a la ”Povl Anker”).

Med udgangspunkt i den nuværende tonnage er forureningen som følger:

Alle enheder måles i g/km	Povl Anker	Villum Clausen	Hammerodde	Dueodde
<b>Kuldioxid</b>	198.476,75	353.484,14	163.476,18	163.476,18
<b>Kuloxid</b>	24,81	1,11	20,43	20,43
<b>Svovloxider</b>	1.860,72	220,93	1.532,59	1.532,59
<b>Nitrogenoxider</b>	3.045,38	1.706,66	2.276,40	2.276,40
<b>Volatile Organic Compounds</b>	4.465,73	11,05	4.751,03	4.751,03

Kilde: Bornholmstrafikken og Rolf Liljegren, Christiansborg

Da COII forureningen skal findes via Kuldioxid-tallene viser alene den direkte udledning, hvor forurenende Villum Clausen (en hurtigfærge) er. Men reelt bør skemaet udregnes iht. den mulige mængde gods og det mulige antal passagerer, som de enkelte færger kan overføre.

Det vil forøge Villum Clausens relative forurening i betydeligt omfang.

Beregningerne er foretaget i g/km for at kunne sammenlignes med bil. Men en ændring til g/sm. ændrer ikke ved det relative forhold. Derfor har jeg alene anvendt skemaet, som det er modtaget.

Vi har i Bornholms Passagerforening retfærdigvis forsøgt at finde frem til de mindst forurenende hurtigfærger, som findes på markedet. I alle tilfælde forurener hurtigfærgerne betydeligt mere end den øvrige nuværende tonnage i Bornholmstrafikken.

På den baggrund er det fuldstændig uforståeligt, at bornholmske politikere den ene dag kan vedtage ekstremt forurenende transportløsninger med ikke **KUN én**, men **hele to** og gerne gods bærende hurtigfærger (som forurener yderligere), mens man den næste dag udråber Bornholm som en grøn og miljørigtig ø.

Det vil også være fuldstændig uforståeligt, hvis transportministeren – som i denne forbindelse vel at mærke også er energiminister – kan godkende den foreslåede transportløsning. Dette skal ikke mindst ses i relation til, at regeringen netop har udråbt sig selv som duksedrengen i EU-miljøpolitikken.

I EU har Danmark forpligtet sig til at nedbringe anvendelsen af fossile brændstoffer og øge de vedvarende energikilder ganske betydeligt. Det forpligter ikke mindst regering og folketing til at indgå så miljørigtige transportløsninger, som overhovedet muligt. EU tillader normalt ikke statstilskud til flytrafik netop på grund af denne transporttypes forurening.

Det er også umuligt at forstå statsministerens tale om sammenhængskraft, hvis man skal lade sig transportere af stærkt miljøforurenende, statsstøttet færgetransport til en såkaldt grøn ø, hvor bl.a. bilerne skal anvende COII-neutralt brændstof, f.eks. bioethanol.

Derfor bør »Christiansborg« også genoverveje Bornholms Passagerforenings forslag om at få bygget 2 superfærger til den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. 2 superfærger, svarende til dem ColorLine får leveret i indeværende år, vil til fulde kunne opfylde samtlige transportbehov til og fra Bornholm (2.000 lanemeter og 2.000 passagerer ..... overfartstid til Ystad 1½ time, Kastrup godt 3 timer). Og en sådan løsning er meget miljørigtig. Det skal også (i forhold til indkøbsprisen) erindres, at sådanne skibes levetid er mindst det dobbelt af den gennemsnitlige levetid for hurtigfærger.

Vi har spurgt ColorLine om forureningstallene for disse færger. Konserndirektør for kommunikasjon og samfunnskontakt, Helge Otto Mathisen, ColorLine, har givet os følgende svar: *»Det er i dag betydelig interesse for miljøutslipp og det er mange aktører i markedet som tilbyr systemer for å måle hvor "flink" den og den er på miljø. I en noe opphetet situasjon er det viktig at vi og andre større aktører er bevisste i vår miljøpolicy. I det ligger også hvordan vi skal måles. Det er anerkjent at skipsfart er den mest miljøeffektive transportformen og at både regionale og nasjonale myndigheter ønsker overføring av transport fra vei til sjø Norges Rederiforbund har over noe tid arbeidet ut fra en 0-visjon om utslipp i et globalt perspektiv. Å ensidig ensidig å gå ut med hvor mye våre skip forurenses i gram per seilte km er derfor ikke noe vi kan gå ut med nå. Skipene skal ut på sin første prøvetur om noen måneder og først da vil vi ha eksakte tall. Et viktig parameter for måling av vår miljøeffektivitet er dessuten hvor flinke vi er til å utnytte kapasiteten i forhold til konkurrentene våre, hvor kort tid vi ligger i havn etc. Våre to SuperSpeed skip vil erstatte eldre og mindre effektiv tonnasje, noe som er viktig for regnestykket.*

*På denne bakgrunn ønsker vi på nåværende tidspunkt ikke å offentliggjøre de verdier du spør om.»* Bornholms Passagerforening sørger naturligvis for at få opplyst tallene, så snart som muligt, men bemærker os især, at

*»Norges Rederiforbund har over noe tid arbeidet ut fra en 0-visjon om utslipp i et globalt perspektiv.«*

Norge står uden for EU. Danmark har åbenbart mere at leve op til end blot at være »duksedreng« i EU. Og politikerne – ikke mindst de bornholmske – skylder borgerne at forklare den komplicerede tænkning, der må ligge bag, at Bornholm **kun** skal være en grøn og miljørigtig ø, når det passer ind i politikerne kram i øvrigt.

Med venlig hilsen  
Bornholms Passagerforening  
Pbv. Bjørn Carlsen, næstformand  
16. marts 2007  
Rønnevej 42, Bodilsker  
3730 Nexø  
Email: [b.carlsen@tdcadsl.dk](mailto:b.carlsen@tdcadsl.dk)