

Debatindlæg/pressemeddelelse, 24-04-2023

Kalundborg kommunes forslag til nye færger vil medføre stort merforbrug af energi og CO₂-udledning

Sejerø og Nekselø står over for inden for en overskuelig årrække at skulle have nye færger. I den forbindelse har Kalundborg kommune barslet med et løsningsforslag i form af 2 nye dobbelt-ender el-færger, næsten lige så store som den nuværende Sejerø-færge, men med noget nær den halve kapacitet. Et forslag til sejlplan, der opfylder det trafikale behov, har derfor næsten dobbelt så mange afgangse som den nuværende sejlplan til Sejerø. Beboerne på de to øer, som er afhængige af færgerne, blev ikke taget med på råd, men der er dog efter flere informationsmøder foretaget kosmetiske ændringer på de to færger, så som at klistre en forstavn på i begge ender. Resultatet vil ifølge beboernes opfattelse ikke egne sig til at sejle i Sejerøbugtens barske farvande og vil derfor medføre øget ubehag hos passagererne og uacceptabelt mange aflysninger.

Ét aspekt har kommunen ikke forholdt sig til på informationsmøder med beboerne, nemlig energiforbrug og CO₂-udledning. Det er blevet nævnt, at de nye færger bruger 20% mindre energi til fremdrift end den nuværende Sejerøfærge, men med nærvæd dobbelt så mange afgangse er det klart, at energiforbruget stiger voldsomt. Når vi kender antallet af afgangse med nuværende færge henholdsvis med den foreslåede nye sejlplan og dertil ved, at Sejerøfærgeren bruger 596 m³ diesel om året (2022) kan man selv beregne, at de nye færger vil forbruge i størrelsesorden 60% (!!) mere energi. Foreholdt at kommunens plan vil betyde et merforbrug af energi har forvaltningens svar været, at det jo (bare) er el!!

Ét problem er, at hvis prisen på el fremover som hidtil afspejler verdensmarkedspriserne på energi, så har Kalundborg Kommune bundet en økonomisk møllesten om halsen på færgedriften de kommende 3 årtier med et sådant energiforbrug. Et andet problem er en stigende CO₂-udledning. På et spørgsmål om dette var svaret fra den kommunale forvaltning, at der er vedtaget en omregningsfaktor for CO₂-udledning fra el - som ingen af de 6 tilstedeværende repræsentanter for forvaltningen dog lige kunne huske. Så kan man selv regne den ud. Kalundborg kommune angiver i sin ansøgning til Trafikstyrelsen om tilskud til bygning af de nye færger en forventet CO₂-besparelse på 40.000 tons over de 25 år, som er færgernes forventede levetid. Det årlige forbrug af 596 m³ diesel til den nuværende færge giver på 25 år en CO₂-udledning på 39.485 tons, oprundet altså præcis de 40.000 tons, som kommunen forventer sparet. Kalundborg kommune forudsætter således blot, at den nye færgedrift på 25 år vil udlede 0 kg CO₂! Man fristes til at spørge, om de i kommunen også har vedtaget, at jorden er flad.

El som energiform har nogle meget store fordele sammenlignet med brændselsmotorer. Virkningsgraden, såvel i den generator, som producerer strøm som i en elektromotor der driver et transportmiddel, er nærvæd 100 %, hvorimod en dieselmotor har en virkningsgrad på 40-50%, og kulfyrede kraftværk har virkningsgrader, oftest på 30-40% (kombinationen kraftvarmeværker i Danmark har undtagelsesvist mere end 90%). Når vi ser ind i en fremtid, hvor energien kommer fra vind, vand og sol, er der ingen tvivl om, at elektrificering skal tænkes ind i en ny løsning og kommer til at spille en altdominerende rolle i transportsektoren, til lands og til vands. Virkeligheden er imidlertid, at Danmark importerer stadig mere energi (45% i 2021) fra udlandet, CO₂-udledningen i verden stiger år for år som følge af energiproduktion, og kulfyrede kraftværker er i stor skala under opførelse for at dække efterspørgslen på el. Faktum er, at udviklingen i vedvarende energiproduktion, nationalt og globalt, end ikke kan følge med stigningen i energiforbrug! Hvis vedvarende energiformer skal vinde kapløbet inden for det næste årti eller i de nye

færgers levetid, er det afgørende, at offentlige forvaltninger ikke øger energiforbruget bevidstløst i et forsøg på at tegne et misvisende politisk glansbillede af en indsats til gavn for klimaet.

Det er muligt at planlægge en mere intelligent færgedrift til kommunens to øer, hvor der også spares energi. Det forudsætter blot, at kommunen går i dialog med øboerne. Dette burde man gøre, dels fordi der i forvaltningen er et meget stort demokratiunderskud i forhold til de lokalsamfund, som skal leve med løsningen. Dels fordi øboerne i processen hidtil har vist, at de råder over fagkompetencer og en ansvarlighed, som der åbenlyst begge er behov for i denne sag.

Laurids Siig Christensen
Samfundsborger og Sejerø-bo