

Passagerforening efterlyser miljørigtig færgestrategi:

Nye færger bør sejle på LNG

MILJØ

af Jens Stubkjær

Det kommende udbud, der går helt frem til 2028, bør stille krav om miljørigtige LNG-færger - ellers risikerer færgetrafikken at blive ramt af kommende miljøkrav. Og da kommunalbestyrelsen i juni afviste at vedtage en hensigtserklæring om dette, skete det på baggrund af forkerte informationer fra administrationen.

Det anfører formanden for Bornholms Passagerforening, Bjørn Carlsen, som mener, at det stadig kan nås at få den miljørigtige færgestrategi med i det udbud, der er ved at blive udarbejdet i transportministeriet.

LNG Den 25. juni foreslog den radikale Bente Johansen kommunalbestyrelsen at vedtage en hensigtserklæring om miljørigtige færger. I forlængelse af visionen om "Bright Green Island" ønskede hun politisk opbakning til en erklæring om, at de kommende færger skal sejle på LNG, og at der etableres et LNG-tankanlæg på Rønne Havn.

LNG er en forkortelse for Liquefied Natural Gas, dvs. flydende naturgas.

Enhedslisten og Kristendemokraterne stemte for, men de øvrige afviste forslaget, og det skete - i følge Passagerforeningens formand - på baggrund af urigtige oplysninger fra embedsmændene.

I dagsordenen skrev de bl. a., at LNG-færger er dyrere både i drift og bygning, og at norske LNG-færger kun er kommet i drift pga. et tilskud fra den norske stat og EU på 90 mio. kr. pr. færge - samt at et LNG-tankanlæg vil være en dyr investering - oven i den pris, staten har fastsat til færgedrift.

Rønne Havn vil ikke kunne bære denne investering.

De to nuværende hurtigfærger kan ikke ombygges til LNG, anførte embedsmændene også.

Ikke dyrere

Men de oplysninger var ikke rigtige, fremfører Passagerforeningens Bjørn Carlsen og uddyber: - Det er ikke væsentlig dyrere at sejle med eller bygge LNG-færger. Det bekræfter oplysninger til os fra Fjordlines ledelse. Rederiet har to nye store LNG-færger. Det samme bekræfter Samsø kommune, der netop har fået bygget en ny færge, der både kan sejle på LNG og marinediesel. Vi kan også se, at rederiet, der sejler til Gotland, for nylig har bestilt to større Ro-Pax skibe, der kan sejle både på LNG og diesel.

- Det er heller ikke rigtigt, at de norske LNG-færger kun er muliggjort ved et statstilskud.

Tilskuddet kom fra en industrifond, som rederiet selv har bidraget til gennem mange år, og det har til formål at nedbringe udledningen af kvælstofoxider, siger Bjørn Carlsen.

Grøn ø

Han mener, Bornholms politikere har meget at lære i forhold til omverden.

- Hvor er visionen om den helt grønne ø og specielt grøn transport til og fra øen, spørger han og foreslår, at Østkraft undersøger mulighederne at lave LNG af biomassen.

- Andre rederier har stor succes med brug af LNG og selv med dagens lave priser på olie er LNG fuldt ud og meget konkurrencedygtig på pris med marinediesel som f. eks. Leonora Christina og Villum Clausen anvender. Der er en besparelse, som også skal modregnes den lidt højere investering, påpeger han.

Politisk drilleri

- Vi har forstået, at flere medlemmer af kommunalbestyrelsen opfatter forslaget fra Bente Johansen som politisk drilleri mere end reel politik på miljøområdet. Da vi er en forening helt uden politisk farve, har et sådant politisk drilleri ikke nogen som helst indflydelse på, hvad vi mener om sagen.

- Men vi bryder os aldeles ikke om, at kommunalbestyrelsen skal træffe sådanne beslutninger på et fejlagtigt grundlag. Hvis ikke en miljørigtig færgestrategi kommer ind i det forestående udbud, bliver Bornholm overhalet inden om af miljøbeslutninger på overstatsligt niveau. Derfor bør vi handle selv, mens muligheden foreligger, slutter Bjørn Carlsen.

Alle oplysninger fra det norske Fjordline m. v. kan ses på www.bornholms-passagerforening.dk.

Hvor er visionen om den helt grønne ø og specielt grøn transport til og fra øen Bjørn Carlsen, Bornholms Passagerforening .

Ministeriet: LNG-færger ikke udelukket

Der er ikke planer om at udelukke LNG-drevne færger fra udbuddet, ligesom der ikke er planer om at stille LNG-drift som krav til de kommende færger.

Det har Transportministeriet oplyst til Ingeniøren. dk, sidst i september.

Ministeriet skrev i en mail til Ingeniøren: " Der stilles i udbuddet ikke krav til, hvilket drivmiddel en kommende operatør vælger at anvende. Det vil således være op til den kommende operatør at vælge traditionelt brændstof, LNG eller noget helt andet.

I udbuddet vil der derimod blive stillet krav om, at overfartstiden på ruten mellem Rønne og Ystad ikke må overstige 80 minutter. Kravet til overfartstid er en fortsættelse af kravet i den nuværende kontrakt.

Udover krav til overfartstid vil udbuddet indeholde en række krav til færgernes kapacitet, indretning og sejlegenskaber mv.

Interesserede rederier skal byde ind med færger, der kan overholde kontraktens krav.

Hvis rederierne kan se en fordel i at byde med færger, der sejler på LNG, er dette muligt." js .

Rederiet Færgen fremmer LNG på Langelandsfærgen

I rederiet Færgen, der bl. a. står for sejladsen til og fra Bornholm, har man også øje for LNG. Det fremgår af denne meddelelse fra rederiet, der ligger et par år tilbage: " Rederiet Færgen sætter i 2012 to nye færger i drift på ruten Spodsbjerg- Tårs.

Skibene er bygget i Tyskland, og den nyeste teknologi er taget i brug for at skåne miljøet.

Flydende naturgas bliver fremtidens brændstof inden for transport. De nye færger kan sejle på bio-diesel, og er forberedt til at kunne bygges om til at sejle på LNG (Liquid Natural Gas -flydende naturgas). Så når LNG vinder indpas i Danmark, så er vi med".

js.