

Beregningerne viser, at et scenario, hvor der indsættes en stor hurtigfærge, vil medføre en stigning i energiforbruget, inklusiv landtransport, pr. person på mellem 36-55%. Et scenario, hvor der indsættes en mindre hurtigfærge, vil derimod medføre en ændring på mellem 2% mindre energiforbrug og 18% mere energiforbrug sammenlignet med en situation, hvor al sejlads udføres med konventionelle færges.

Udslip af kvælstofoxider (NOx) og svovldioxid (SO₂) udgør den væsentligste luftforurening fra færges. Miljøberegningerne indeholder ikke tal for NOx og SO₂ pr. person.

SO₂-emissioner afhænger af svovlindholdet i den olie, der forbrændes, og den forbrændte mængde olie. BornholmsTrafikkens anvender p.t. brændstof med en svovlprocent på 1,6 - 1,7. Sejlads med hurtigfærge vil kræve, at der anvendes svovlfattig olie (f.eks. 0,1%), hvorfor indsættelse af en hurtigfærge vil medføre et fald i udledningen af SO₂.

Rapportens beregninger viser, at hurtigfærgescenarierne har betydeligt mindre NOx-emissioner end konventionelle færges, da hurtigfærges anvender anden fremdrivningsmaskineri (gasturbiner). Indsættelse af den store hurtigfærge vil betyde, at BornholmsTrafikkens samlede NOx-emissioner reduceres med mellem 41-45%, mens indsættelse af den mindre hurtigfærge vil reducere de samlede emissioner med mellem 33-35%. Hvis der indsættes en hurtigfærge med dieselmotorer, vil NOx-emissionerne derimod være væsentligt større end ved en hurtigfærge med gasturbiner.

Ved sammenligningen er det vigtigt at være opmærksom på, at scenarierne indeholder forskelligt trafikgrundlag, samt at sejlplanerne tager udgangspunkt i det forventede behov. Herved opstår forskellig kapacitetsudnyttelse i scenarierne, hvilket har betydning for beregningsresultaterne. Resultaterne er derfor angivet i intervaller. Analysens beregninger viser endvidere, at resultatene i høj grad er påvirket af de valgte forudsætninger med hensyn til færgetype, fremdrivningsmaskineri og sejlhastighed.

Der vurderes ikke at være miljøproblemer i relation til støj, bølger, fart og vandjet samt disse forholds indflydelse på dyre- og planteliv, sejlads- og badesikkerhed, erosion af kyster m.v. ved en eventuel indsættelse af en hurtigfærge til trafikbetjening af BornholmsTrafikkens ruter til Ystad og Mukran. Eventuel indsættelse af en hurtigfærge vil dog kræve miljømæssig,

kystsikkerhedsmæssig og sejladsikkerhedsmæssig godkendelse.

For så vidt angår spørgsmålet om hvilke miljøforbedringer, der kan gennemføres på BornholmsTrafikkens eksisterende færges med henblik på at mindske miljøbelastningen, har BornholmsTrafikken overfor mig oplyst, at der er følgende mulige tiltag:

Det nuværende fremdrivningsmaskineri udskiftes til gasturbiner, hvorved emissionerne formindskes.

Det brændstof, der i dag anvendes på BornholmsTrafikkens konventionelle færges, kan udskiftes til dieselolie eller en mere svovlfattig olie. Dette vil nedsætte SOx-udslip, men til gengæld forhøje NOx-udslippet.

Endvidere vil det kunne undersøges nærmere, hvorvidt et ændret design på nye fremdrivningspropeller (skibets skruer) eventuelt vil kunne nedsætte effektbehovet (brændstof), hvorved færgernes emissioner kan begrænses.

De tre ovenfor nævnte mulige miljøforbedringstiltag på BornholmsTrafikkens konventionelle færges vil betyde øgede udgifter i form af investeringer og/eller løbende udgifter. Der foreligger ikke på nuværende tidspunkt oplysninger om, i hvilket omfang emissionerne vil kunne mindskes, ligesom det heller ikke er muligt at give et nærmere skøn over udgifterne til de nævnte miljøforbedringstiltag. Dette vil kræve en nærmere analyse.

Herudover vil færgernes emissioner kunne begrænses ved at nedsætte farten og/eller sejle med færre afgang. Disse løsninger vil dog betyde en nedsættelse af kapacitetsudbudet.

BornholmsTrafikken har foretaget en forhåndsundersøgelse vedrørende muligheden for at indbygge katalysatorer på de konventionelle færges, hvorved NOx-emissionen vil kunne mindskes. Installationsomkostningerne anslås til omkring 70-80 mill. kr og ca. 15 mill. kr. yderligere i årlige driftsomkostninger.

Det kan endelig oplyses, at BornholmsTrafikken allerede har foretaget følgende miljøforbedringer på færgerne:

Der er indført et nyt system til styring af temperaturen om bord i skibene i passagererafsniitene. Dette har medført, at der årligt spares 500-600.000 kr. i brændstof pr. skib, hvilket derfor samtidig betyder mindre emissioner.

BornholmsTrafikken er lige ved at afslutte en kemikaliesanering, hvor der er blevet foretaget en gennemgang af alle de kemikalier, rederiet anvender. Det er endvidere blevet vurderet,