

Snabbfärja stor miljöbov

Toni kommentar:

Hela artikeln är en enda försköning eller direkt osanning, Gotlandsbolaget har aldrig investerat en enda krona utan att staten fått betala och det rundligt. Istället är det så att Familjen Nilsson som bygger båtarna tar en redlig provision för att man hittat ett varv som bygger fartyg, och därefter har staten gått in och "betalt fartygen" genom ett invecklat system av transaktioner, staten köper sålunda nya fartyg utan att man kräver i specifikationen att fartygen skall rena sitt Avloppsvattnet och kväve utsläppen som hade varit en enkel sak när man bygger nytt, att börja med detta i efterhand är kostsamt samt finns det sällan plats för maskineriet som krävs ombord. Läs denna artikel och blir inte förvånad över desinformation, hyckleriet med miljön har fått ännu ett ansikte.

Det blinda Sverige

Den engelske författaren Roland Huntford karakteriserade svenskarna som ett folk som företrädde alla tecken på inlärd hjälplöshet och en märklig syn på staten som alla goda gåvors givare. När denna inställning blir en nedärvd egenskap hos en generation så är det tveksamt om det är någon idé att väcka en nation till besinning, utan då kanske det är enklast och lugnast att låta massorna förbli i det stadium då man programmerats att älska sin trälldom.

Socialism = först tar man över företagen – sedan folkets hjärnor -- det tycks fungera väl!

Miljön har varit en högprioriterad fråga för rederiet Destination Gotland i fyra år. Ändå har fyra långsamma färjor bytts ut mot snabbgående fartyg som släpper ut betydligt mer koldioxid de senaste åren. Hur mycket koldioxid som släpps ut vill man inte berätta.

Rederiet Destination Gotland som har ensamrätt på färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet beräknas i år omsätta 800 miljoner kronor. Tre snabbgående färjor trafikerar sträckorna Visby-Nynäshamn och Visby-Oskarshamn. Dessutom går en snabbfärja mellan Gotland och Öland sedan i somras.

Sedan 2003 då Destination Gotlands verksamhet miljöcertifierades finns en uttalad miljöpolicy. Den innebär att rederiet har ett åtagande att ständigt minska fartygens miljöpåverkan och aktivt förebygga förorening.

–Vårt miljöarbete kryper ner till allt från papperskonsumtion till oljekonsumtion. Vi använder miljövänliga bottenfärger och källsorterar ombord, säger Per-Erling Evensen, rederiets marknadschef.

Övergödningen i kombination med den pågående klimatdebatten är viktiga förklaringar till att miljöarbetet intensifierades 2003.

–Miljöaspekten är viktig för en sådan här region. Som besöksmål är havet vår största tillgång.

Hur rederiets miljöarbete går kontrolleras dels av en internt specialutbildad miljögrupp med tio representanter från rederiets kontor, fartyg och terminaler. De träffas tre gånger per år och kontrollerar att uppsatta mål följs.

Ett av målen är att energiförbrukningen ska minska med motsvarande 28 fartygsturer per år, vilket den också har gjort sedan 2003.

Externt kontrolleras rederiets miljöarbete av Lloyds som gör en revision två gånger om året.

Men hur mycket koldioxid färjorna släpper ut vill inte rederiet gå ut med. Det finns visserligen en miljöredovisning där utsläppen redovisas – men den är inte offentlig

–Redovisningen är intern. Det viktiga är att vi själva tar ansvar för att miljöarbetet genomförs.

Som förklaring till att redovisningen hålls hemlig anger Evensen den pågående upphandlingen om Gotlandstrafiken.

–Kolodioxidutsläppen står i direktrelation till bränsleförbrukningen. Oljekostnaderna är känslig information. Om vi redovisar dem öppet är det lätt för konkurrenter att lägga sig i närheten av vårt bud. Då spelar de på vårt bud istället för att lämna bud utifrån sina förutsättningar.

Men före upphandlingen fanns inte heller utsläppssiffror tillgängliga för allmänheten.

–Det är först under senare år som det har funnits ett intresse för statistiken.

Blir utsläppsstatistiken offentlig om ni vinner upphandlingen?

–Det blir den säkert. Det är inga konstigheter med den, säger Per-Erling Evensen.

Olja och diesel används som bränsle i företagen. Några andra mindre miljöskadliga bränslen finns det i dag inte, enligt Evensen.

–Det finns inte några förny-bara bränslen ännu. Men vi är lyhörda och alltid beredda att anamma den nya teknik som kommer.

Mellan 1999 och 2007 har rederiets fartygsflotta bytts ut mot mer snabbgående färjor. De nya färjorna går mellan 28,5 och 32 knop jämfört med mellan 18–20 knop tidigare.

–Vi skulle släppa ut väldigt mycket mindre koldioxid om vi drog ner på hastigheten. Man måste vara oerhört ödmjuk inför den frågan. Vi har ett ansvar att se till att Gotland fungerar som samhälle.

Är färjornas hastighet viktigare än miljön i Östersjön?

–Vi har inget egenintresse av att gå fort eller långsamt. Vårt uppdrag är att tillmötesgå de krav och förväntningar som ställs på oss.

Idag tar det cirka tre timmar med färjan från Visby till Nynäshamn. Innan fartygsflottan byttes ut tog färden cirka fem timmar.

Enligt Per-Erling Evensen efterfrågar samtliga politiska partier på Gotland, jordbruket, näringslivet och turistorganisationerna den kortare överfartstiden.

–**Vår trafik servar** Gotland. 85 procent av all persontrafik till och från Gotland går till sjöss.

Miljövetare har påtalat att gods borde kunna skickas med långsammare färjor som släpper ut mindre koldioxid.

–**Vi ställer oss** öppna inför den diskussionen. Men då måste vi ha två godsartyg som också släpper ut koldioxid. Vi har lika mycket gods till hamnarna i Oskarshamn och Nynäshamn.