

Lad os få tallene på bordet

På det seneste har pressen interesseret sig en del for et notat, som et udvalg under Kontaktrådet har fået fra Transportministeriet. Udvalget – som jeg selv er medlem af – ser på mulighederne for, hvordan den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm kan se ud efter 2017.

Notatet sammenligner bl.a. de forskellige færgetyper. Men notatet har en afgørende mangel; det indeholder ingen forudsætninger eller oplysninger om, hvilket oplysninger/beregningsgrundlag der er anvendt. Det har vi naturligvis bedt om at få.

Hvis vi regner på et ligeværdigt grundlag, kan vi slet, slet ikke komme i nærheden af samme niveau, som der gives udtryk for i notatet.

Vi har bl.a. kontakt med trafikforskere og andre, som har indsigt i transport, herunder skibe, og det gør os desværre ikke klogere på notatet, så længe vi ikke har fået oplyst beregningsgrundlaget i fuldt omfang.

Vores beregninger viser faktisk det stik modsatte af konklusionen i notatet. Beregningerne i notatet viser formentlig, at der ikke er taget hensyn til, at den sammenlignede tonnage har betydelig forskel i såvel tur som døgncapacitet. Vores udgangspunkt er følgende 3 fartøjer:

- 1) Villum Clausen
- 2) Leonora Christina
- 3) Super Speed fra Color Line.

Lad os se på, hvad de 3 færger bruger af brændstof for at flytte 1 ton fra Rønne til Ystad, idet hovedfærgen = Leonora Christina sættes lig med 100. Færgernes olieforbrug er det samme, som ministeriet umiddelbart har anvendt:

Skib	Kapacitet	Vægt person / bil	Vægt i alt i ton	Brændstof pr. time	Liter brændstof/ Ton	Brændstof i % af LC
Villum Clausen						
Personer	1.055	75	79			
Biler	215	1.150	247			
I alt			326	10.000	31	274%
Color Lines Superspeedfærger						
Personer	1.929	75	145			
Biler	764	1.150	879			
I alt			1.023	5.300	5	46%
Leonora Christina						
Personer	1.400	75	105			
Biler	359	1.150	413			
I alt			518	5.800	11	100%

Som det ses af beregningen er Leonora Christina miljømæssigt et kvantespring frem i forhold til Villum Clausen (med 274% i forhold til Leonora Christina); men Superspeed kommer ud med en anvendelsesprocent i brændstof på kun 46% mod LC's 100%.

Lad os se på, hvad de 3 færger maksimalt kan »flytte« på ét døgn:

Skib	Antal mulige ture/ døgn	Personer/biler	total ton	Kapacitet i forhold til Leonora
Villum Clausen				
Personer	Ps	15.825	1.187	
Biler	Bil	3.225	3.709	
I alt	15		4.896	68%
Color Lines Superspeedfærger				
Personer	Ps	21.219	1.591	
Biler	Bil	8.404	9.665	
I alt	11		11.256	155%
Leonora Christina				
Personer	Ps	19.600	1.470	
Biler	Bil	5.026	5.780	
I alt	14		7.250	100%

Som det fremgår, er Superspeeds døgnkapacitet 55 % større end Leonora Christinas, selv om der foretages 3 ture mindre pr. døgn.

Man kan med rette indvende, at vores beregninger baseres på den maksimale kapacitet. Da vi imidlertid ikke har (eller har kunnet fremskaffe) kapacitetsudnyttelsesprocenter specifikt i sommersæsonen (som er det afgørende at beregne forskellene på), har vi taget udgangspunkt i, at turistbranchen på Bornholm kan fylde skibene i sommersæsonen ... og i øvrigt bør der altid være overkapacitet, fordi alene det skaber grundlag for vækst.

Men hertil kommer, at en ny færge naturligvis bør være sektionsoptaget, så der spares mest muligt, bl.a. på bemanningen, når færgen sejler med mindre belægningsprocenter.

Hvad kan så årsagen være, til at ministeriet fortsat beregner sig frem til, at vi alene skal betjenes af katamaranfærger? Vi kan kun finde en eneste grund, og det er prisen ved nyinvestering. Leonora Christina har kostet lige godt 60% af, hvad Superspeed har kostet som ny.

Til gengæld viser det sig, at ganske få katamaranfærger opnår blot halvdelen af den levetid, som superfærger opnår.

Hertil kommer en række fordele ved f.eks. omstilling af brændstoftype, som er betydeligt nemmere at foretage på en superfærge.

Så længe ministeriet ikke lægger samtlige tal på bordet, kan vi ikke anerkende notatets resultater.