

Kære Benny Engelbrecht og Folketingets Transportudvalg,

Hermed udvider jeg min klage med A, B og C over rapport ”Grøn omstilling af danske indenrigsfærger”¹ af 21. april 2021. Tak for vedhæftede svar, som medgiver, at lastbiltallene mangler 70.000 sættelastvogne og busser for alle færger, men svaret i øvrigt kan jeg ikke godtage.

Klage A. Alle gennemsnitlige antal passagerer, personbiler og lastbiler pr afgang er forkerte for alle 40 færger i bilag B. Cowi har oplistet og divideret med antal dobbeltture, som om det var antal afgang. En dobbelttur har to afgang. Alle Cowis tal pr afgang er to gange for store, bortset fra lastbiler, som i forvejen er forkerte. Se vedhæftede pdf af regneark.

Fx får Cowi 45 personbiler pr afgang på Alslinjen, men der var kun 22,7(=137763/6060). Allerede ved Odden-Ebeltoft kan fejlen opdages, idet Express 2 og 3 -færgerne har plads til ca. 1000 passagerer og 415 personbiler. Cowi skriver, at gennemsnittet morgen, middag og aften hele året rundt på alle afgang er 1161 pass. og 418 pkw. Kan det være tilfældet? I det fynske øhav har Øfærgeren Faaborg III plads til 16 personbiler, men Cowi's snit er 17 biler på samtlige 4432 afgang året rundt i 2019?

Klage B. Hovedsagen i grøn omstilling er begrænsning af CO₂, men rapporten mangler opgørelse af udledning fra færgerne Frederikshavn-Læsø, Hou-Samsø, Odden Ebeltoft, Odden-Aarhus, Rønne Køge, Snaptun-Endelave, Svendborg Skarø, Svendborg-Ærøskøbing, Faaborg Søby, Fynshav-Søby. Altså både store og små ruter mangler i bilag B.

Hvordan kan rapporten så lægge alle bidragene sammen og komme til ca. 203.000 tons på side 12? Hvis Cowi har fundet alle ruternes forbrug af olie og så ganget med 3,16, så ville det være rimeligt at anføre ruternes olieforbrug i år 2019. Side 7 anslås den samlede udledning af 66 færger til 220.000 tons CO₂, hvoraf 140.000 fra Kattegatfærger. Hvor har rapporten de tal fra?

Klage C. Ministeriets vedhæftede svar er ikke fyldestgørende. Jeg har ikke spurgt Cowi; jeg har spurgt Transportministeriet. Alligevel får jeg fem punkter fra Cowi, som jeg ikke synes, det er værd at beskæftige mig med, bortset fra præcisere det fjerde. Hvilken status har Cowis kursiverede punkter? Står ministeriet inde for deres indhold? Ministeriets handling er, at bede Cowi om et nyt bilag B – at lægge ved siden af rapporten. Jeg ser ikke noget nyt bilag B rettet for manglende sættelastvogne og busser. Da ingen ved, hvad hvem bruger Cowis forkerte udregninger til i hvilke sammenhænge, opfatter jeg det som udtryk for en skummel kultur at lade falske tal hænge på ministeriets hjemmeside. Forkerte tal skal hurtigst muligt væk fra hjemmesiden.

Ministeriet citerer fra Cowis kursiverede tredje punkt: ”ikke betydning for de beregninger, resultater eller andre af rapporten afledte konklusioner”. Hvordan kan ministeriet vide det, når rapporten har påviste fejl? – Se herunder.

Præcisering af fjerde Cowi-punkt i vedhæftede svar.

Antallet af lastbiler over Bøjden er en objektiv størrelse, om ikke afhænger af noget formål. Cowis indvending om forskel i formål er irrelevant.

I året 2019 var antallet objektivt 2759 ifølge Danmarks Statistik SKIB31.

Cowi bruger kilden DS SKIB31 som grundlag både i rapporten ”Grøn omstilling ...” og i notat ”Vurdering af Trafikale ...”². Se side 5, note 5 citat: ”HDT beregnet på baggrund af oplysninger fra

¹ <https://www.trm.dk/publikationer/2021/faergeanalyse-groen-omstilling-af-danske-indenrigsfaerger/>

² <https://alsfynbroen.dk/wp-content/uploads/2021/05/Vurdering-af-trafikale-effekter-af-ny-faergeforbindelse-mellem-Boejden-og-Fynshav-COWI.pdf>

Danmarks Statistik". Cowis indvending om forskel i grundlag er usand.

Der findes uendeligt mange forskelle at hævde som underminerende for en sammenligning. Hvis Cowi vil argumentere med forskelle, må Cowi holde sig til de relevante og sande.

Desværre indretter Cowi i Tabel 4-3, side 6, en forkert "standardomregning" op til 426 HDT fra 385 ÅDT (=140.522 køretøjer/365 dage). Transportministeriet har i stedet fundet 314,4 HDT (brev TRM til MG19072021), som flugter med VD's 325 HDT i rapport 596-2019.

I TRM's brev står også, at lastbiltallet i 2019 var 9,2 HDT, som Cowi uden begrundelse har sløret med "n.a." ("Not available" er usandt). De 9,2 lastbiler lader Cowi vokse til 149 i 2030. Trods flere forsøg har Cowi ikke begrundet den helt usandsynlige stigning på 140 lastbiler.

Selvfølgelig trækker jeg Cowis notat "Vurdering af trafikale..." ind til sammenligning. Jeg har betalt kommuneskattekroner til en Cowirapport, som siger, at lastbiltrafikken i år 2019 over Bøjden var langt over 28.000(=149*188 hverdage +), og jeg har betalt statskattekroner til en Cowirapport, som siger, at lastbiltrafikken i år 2019 over Bøjden var 1.250. Begge udsagn kan ikke være sande.

Og så store forskelle kan ikke forklares ved modellens uvornhed. Cowi retter til med en blyant. På side 13 Tabel 8-1 i Bilag A i "Vurdering af trafikale..." står, at da en kørsel med Landstrafikmodellen gik skævt og landede trafikken i 2030 på 172, så har Cowi hentet tallet 557 fra en tidligere kørsel med en tidligere udgave af LTM. Hvilket formål havde den, hvilket grundlag? - kunne man spørge. Cowi har ingen problemer med at indføre nye værdier og blande resultater fra to forskellige kørsler fra to forskellige udgaver af LTM.

Cowi forsøger at legitimere tallet 557 for alle biler over Bøjden i basis2030 som afstemt med Vejdirektoratet, men det er usandt. VD frabeder sig at blive taget til indtægt for en færgetrafik over Bøjden på 557 i basis2030; deres tal er ca. 350, se rapport 596-2019.

Man kan også kigge på procentdelen af lastbiler og derfor har jeg i vedhæftede pdf regneark indregnet en ekstra søjle til sidst med %lkw (lastkraftwagen). I 2019 udgjorde lastbilerne på Bøjden-Fynshav 2 % (=2759/140522*100%). I 2030 skulle lastbilerne ifølge Cowi så udgøre $149/557*100\% = 28\%$, se Tabel 4-3, side 6, men det er umuligt.

Den stigning i lastbilandel fra 2 % til 28 % kommer ikke af trafikudvikling, grundlag, formål eller LandsTrafikModeller og deres kørsler.

Jeg vil gerne have aktindsigt i, hvad Transportministeriet har aftalt med Cowi om præmisser, formål og afgrænsning. Og hvad TRM har betalt Cowi for rapporten.

Jeg finder det bemærkelsesværdigt, at Cowi – når det bliver påvist, at Cowi regner galt – påstår, at en udregning ikke betyder noget for konklusioner og resultater i rapporten. Hvorfor har man bedt og betalt Cowi for at regne noget ud, som bagefter hævdes at være ligegyldigt for sagen?

Jeg vil gerne have anvisning på, hvor jeg går hen, hvis TRM's svar ikke er tilfredsstillende.

Med venlig hilsen
Morten Gjeddebæk
Strandgårdsparken 208,
5600 Faaborg.

Faaborg, den 29. november 2021.