



**Et bud på, hvordan den fremtidige samfunds-  
begrundede færgebe-  
tjening af Bornholm  
kan løses optimalt.**

*Det vigtigste er, at  
alle parter tilgodeses.*

*Alt kan løses  
under én hat med 2 færges*

Udarbejdet af Bornholms Passagerforening okt./nov. 2006

Den nuværende færge-  
betjening er unødigt  
kompliceret og opfylder  
hverken ønsker eller  
generelle krav fra det  
bornholmske  
samfund !



Den 14. januar 2006 præsenterede vi et forslag for bl.a. kommunalpolitikere. Det afgørende i dette forslag er, at

*transport over vand kan - med moderne og driftssikre skibe – foregå lige så hurtigt som transport over land.*

Tilsvarende skibe anvendes med stor tilfredshed i Bornholms nærrområde, f.eks. mellem Sverige og Finland.



Bornholms Passagerforening har ikke hidtil offentligt kommenteret ”de 4 scenarier”, som kommunen fik udarbejdet (august 2006).

Men konsulenternes arbejde har ikke overbevist os om, at der var tale om et professionelt arbejde. Arbejdet indeholder udokumenterede påstande og mange oplysninger er ikke analyseret og beskrevet ordentligt. Det gælder f.eks. oplysninger som

*”62% af tilskuddet benyttes i dag til Rønne-Køge ruten”*

Det bør naturligvis specificeres, hvor stor en andel, der anvendes til henholdsvis gods og passagerer.

Det ville ligeledes have været naturligt at beregne anvendelsesgraden af de enkelte skibe i stedet for blot at påstå, at nogen skibe udnyttedes mere end andre.

*Ro-Pax-godsfærgernes anvendelsesgrad er nemlig året igennem betydeligt højere end ”Villum Clausens”.*

8 måneder om året kan anvendelsesgraden f.eks. beregnes til:

Villum Clausen 4,40/24 (2 dobbeltture a 2 t. 20 min.)

Gennemsn. for hver Ro-Pax 9,10/24 (2 natture og 1 Ystad-tur).

Udarbejdet af **Bornholms Passagerforening** okt./nov. 2006



Men for Bornholms Passagerforening er det afgørende, at konsulenterne alene anbefaler 2 nye hurtigfærger.

*Det finder vi betænkeligt.*

Selv om de foreslåede hurtigfærger er betydeligt bedre end Villum Clausen på næsten alle områder, anbefales hurtigfærger slet *ikke længere* af eksperter til farvande svarende til de bornholmske. På færgeruter verden over, som betjenes af kommercielle rederier, og som kan sammenlignes med den søværts betjening af Bornholm indsættes superfærger. Sådanne færger har alle de konventionelle færgers fordele, men sejler betydeligt hurtigere – helt op til 40 knob; men så går det ud over brændstoføkonomien. I vores oplæg forudsættes de 2 superfærger at kunne sejle 30 knob.

Udarbejdet af **Bornholms Passagerforening** okt./nov. 2006

For Bornholms Passagerforening har det altid været opfattelsen, at det mest rationelle og økonomiske er at *alle færger skal kunne medtage såvel gods som passagerer.*

Det er også Bornholms Passagerforenings opfattelse, at det er rationelt at have *ens færger.* Det viser sig på mange områder, som f.eks. personale, indkøb af reservedele, brændstof osv.

I mere end 25 år har dette vist sig yderst formålstjenligt i færgebetjeningen af Bornholm.

*Vibeke Storm Rasmussen (24/10 2005):*

”Det er tumpet, at bornholmerne skal til Køge, når de hører med til Region Hovedstaden .... ”

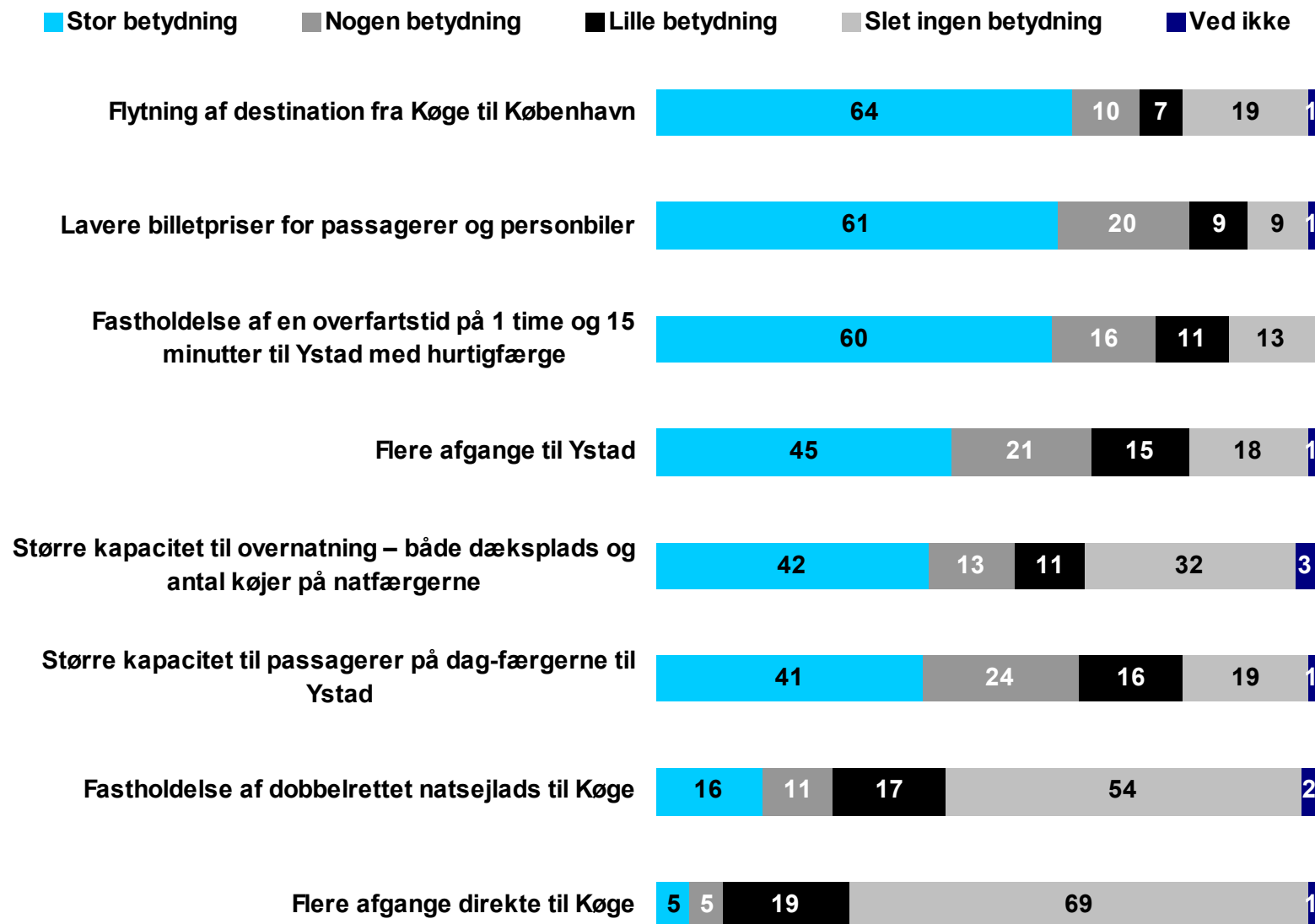
*Gallup februar 2006:*

**$\frac{3}{4}$  af borgerne ønsker København**

**$\frac{1}{2}$  af fragten ønsker København.**



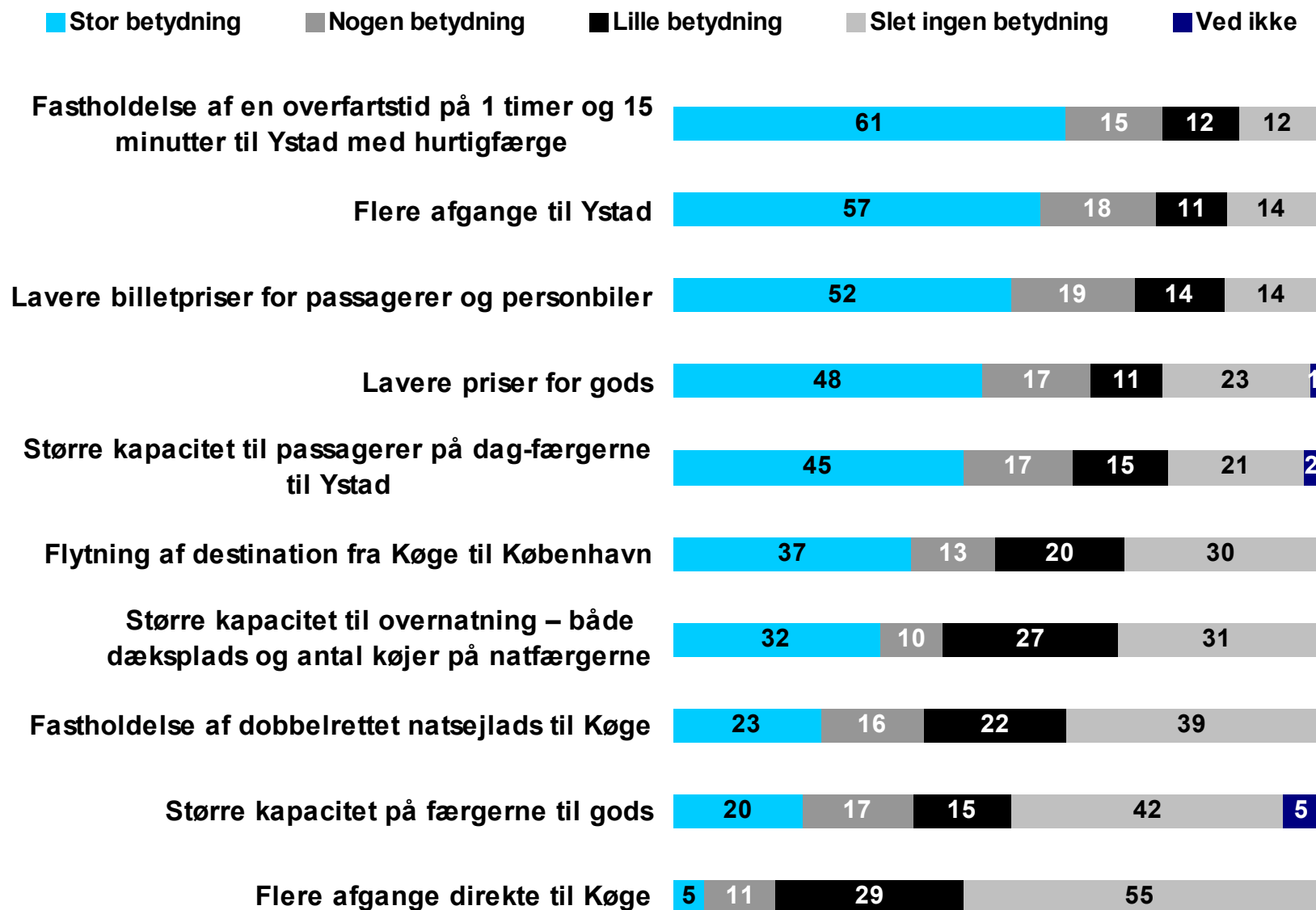
.Figur 3. Svarfordelinger



Figur 3 viser, at de forhold, som flest mener, har "stor betydning" er "Flytning af destination fra Køge til København", "Lavere billetpriser for passagerer og personbiler" og "Fastholdelse af en overfartstid 1 time og 15 minutter til Ystad med hurtigfærge".



Figur 7. Svarfordelinger



Som vi redegjorde for på mødet den 14. januar 2006 over for kommunalpolitikkerne, findes der i dag mange konventionelle færger, der sejler med samme eller næsten samme hastighed som hurtigfærger. ColorLine, der sejler mellem Nordjylland og Norge, får i december 2007 og april 2008 to nye SuperSpeed-skibe.

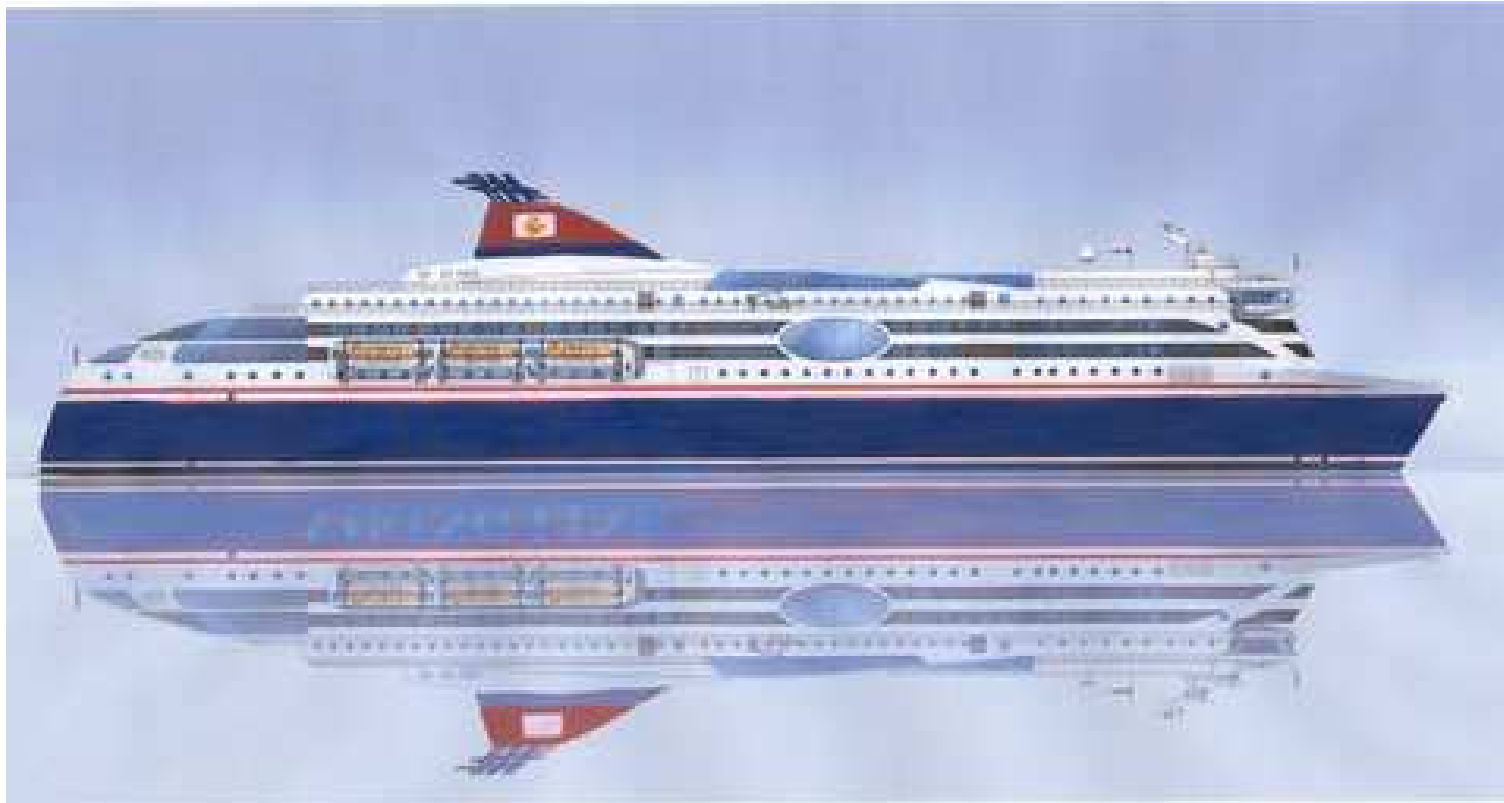
Ekspertter anser sådanne skibe som fremtidens billigste hurtige transport af passagerer, biler og gods under ét. Hertil kommer også et afgørende punkt for Bornholms Passagerforening – *færgerne er miljørigtige.*

### *Fakta for ColorLine:*

- halv overfartstid
- 1.900 passagerer
- 2.000 m. lastdækmeter
- byggetid – ca. 2 år
- bygges på finsk værft



Udarbejdet af **Bornholms Passagerforening** okt./nov. 2006



**Superfærger ligner helt almindelige færger, fungerer som sådan.  
De sejler blot betydeligt hurtigere.**

Udarbejdet af **Bornholms Passagerforening** okt./nov. 2006



**Superfærger kan sejle under næsten alle forhold. Storm, is eller lignende holder ikke færgerne i havn. Denne færge sejler i Den Botniske Bugt.**

Udarbejdet af **Bornholms Passagerforening** okt./nov. 2006

En sejlplan med superfærgerne kan sammensættes på mange forskellige måder. Hvis planen sammensættes maksimalt og det f.eks. ønskes, at

- Opretholde en godsrute til Køge
- Forøge godssejladsen med en eftermiddagsafgang og en formiddagsafgang
- Genoptage sejladsen til København
- Forøge kapaciteten på Ystad-ruten
- Forøge kapaciteten på Sassnitz-ruten

*kan alt dette klares under én hat med 2 superfærger.*

Alle ruter vil få mulighed for at forøge kapaciteten fra min. 50% til næsten 500%. Anvendelsesgraden af færgerne i de 2 fartplaner er optimal.

Færgerne kan sejle så hurtigt til København (omkring 3 timer), at *direkte dagture igen kan blive meget aktuelle.*

En ”normal” reservefærge kan evt. benyttes til en ren godsrute til Køge, hvis ”trekantsejladsen” med superfærgerne skal inddrages i sommerperioden el.lign.

Færgerne er i stand til at sejle under samme forhold som f.eks. ”Povl Anker”, dvs. blæst, is el.lign. holder ikke færgerne i havn.



En sejlplan kan f.eks. sammensættes således, hvis man vil opretholde en godsroute til Køge uden egen færge til denne sejlads:

## *Færge I*

### Afgang

### Ankomst

23.45	fra Rønne	6.00	til København
7.30	fra København *)	8.45	til Køge
9.45	fra Køge *)	12.45	til Rønne
13.45	fra Rønne	15.15	til Ystad
16.00	fra Ystad	17.30	til Rønne
18.15	fra Rønne	19.45	til Ystad
20.30	fra Ystad	22.00	til Rønne
23.45	fra Rønne	6.00	til København

OSV.

\*) medbringer morgengods fra København og Køge til Rønne.

Med denne sejlplan forøges kapaciteten på alle ruter (ift. nuværende sommerplan) med min. 50%.

De dage, hvor færgerne også skal sejle til Sassnitz, kan én afgang til Ystad inddrages samt Færge I og Færge II byttes om i Rønne.

Udarbejdet af **Bornholms Passagerforening** okt./nov. 2006

En sejlplan kan f.eks. sammensættes således, hvis man vil opretholde en godsroute til Køge uden egen færge til denne sejlads:

## *Færge II*

### Afgang

### Ankomst

<b>23.45</b>	<b>fra København</b>	<b>6.00</b>	<b>til Rønne</b>
<b>6.45</b>	<b>fra Rønne</b>	<b>8.15</b>	<b>til Ystad</b>
<b>9.15</b>	<b>fra Ystad</b>	<b>10.45</b>	<b>til Rønne</b>
<b>11.45</b>	<b>fra Rønne</b>	<b>13.15</b>	<b>til Ystad</b>
<b>14.00</b>	<b>fra Ystad</b>	<b>15.30</b>	<b>til Rønne</b>
<b>16.30</b>	<b>fra Rønne *)</b>	<b>19.30</b>	<b>til Køge</b>
<b>20.30</b>	<b>fra Køge *)</b>	<b>21.45</b>	<b>til København</b>
<b>23.45</b>	<b>fra København</b>	<b>6.00</b>	<b>til Rønne</b>

OSV.

\*) medbringer eftermiddagsgoods fra Rønne til Køge og København.

medbringer natgoods fra Køge og København til Rønne

Med denne sejlplan forøges kapaciteten på alle ruter (ift. nuværende sommerplan) med min. 50%.

De dage, hvor færgerne også skal sejle til Sassnitz, kan én afgang til Ystad inddrages samt Færge I og Færge II byttes om i Rønne.

Udarbejdet af **Bornholms Passagerforening** okt./nov. 2006

# Fordele:

- indlysende økonomiske og praktiske fordele ved kun at have 2 ens færger
- alle havneanlæg er ens
- personalet skal kun have kendskab til én færge
- kapaciteten øges kolossalt uden relativt øget brændstofforbrug
- færgerne kan også sejle på miljørigtigt brændstof
- superfærger har en levetid, der er 2-3 gange længere end hurtigfærger – og de har en god ”brugtvognspris”
- alle ønsker/krav fra samtlige parter på Bornholm kan imødekommes
- færgerne vil betyde et løft for Bornholm og udviklingen på øen
- færgerne kan suppleres med en ”gammeldaws” konventionel reservefærge, som i ”hverdagen” anvendes alene til godsfærge til og fra Køge.

# *Bornholms Passagerforening anbefaler*

på den her beskrevne baggrund, at Bornholms Regionskommune anmoder transportministeren om, at Bornholm fremover betjenes af

- 2 superfærger samt*
- 1 reservefærge.*

Reservefærgen kan f.eks. være den ene af de 2 nuværende Ro-Pax-godsfærger.

Vi har opstillet de 2 sejlplaner for at vise, hvilken anvendelsesgrad og hvilket udnyttelsesområde, der kan opnås ved erhvervelse af 2 superfærger. Men vi anbefaler ikke ”trekantssejladsen”, fordi sejlplanerne er for stramme.

Vi anbefaler derimod, at de 2 superfærger (med passagerer og gods) anvendes i størst muligt omfang til sejlad på Københavns-ruten (såvel *direkte* nat- som dagsejlad), Ystad-ruten og Sassnitz-ruten. Hvis ruten til Køge skal opretholdes anbefaler vi alene en ren godsroute. *Også derved får alle parter opfyldt deres behov.*

Udarbejdet af **Bornholms Passagerforening** okt./nov. 2006