

Kellermann Consult
Consult & Research

3760 Gudhjem/Denmark
Tel: +(45) 4015 3205
Fax: +(45) 5648 6530
kel-con@hotmail.com

Date:	Subject:	Fax/Mail:
2008-01-06	<u>Færge-Forligs-Genåbning – 2008</u>	

Til Trafikudvalget:

Hermed fremsendes en **MODEL** eller forslag til trafik tonnage **JUMBO-VANDBUS** © da det er tænkt som en mellemting af et krydstogtskib og færge (Rødby-Puttgarden), som kan bruges til **Pendul-Færge** til ruten Rønne-Ystad, men samtidig velegnet til den ”lange” rute Rønne-Hovedstadsområdet.

Model til trafik tonnage:

JUMBO - VANDBUS

M/F **BORNLINK Speed** © (navn i operatørens valg)



Beskrivelse:

Hermed et realistisk forslag på en ”RUTEFÆRGE” til ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Hovedstadsområdet (Nordhavn/Køge eller Kastrup). Det viste skib skal naturligvis modificeres i længde så den vil kunne passe til kaj anlæggene i Rønne. Denne færge skal udarbejdes efter Superfærge princippet. Endvidere skal den kunne passe til at kunne indsættes på ruterne til Tyskland (Sassnitz/Rostock) og Polen (Swinoujscie/Szczecin).

Det forudsættes endvidere at der skulle bygges 3 skibe til successiv levering og derved **udelukke** kravet om et **reserveskib** og ligeledes overflødig gøre anvendelse af ROPAX skibe og på denne måde opnå en synergi effekt i såvel drift som vedligehold. Der kan om **nødvendigt** beholdes **1 ROPAX skib** til **VOLUMEN, SPECIAL** og/eller **FARLIGT GODS** transport, på fragtkundernes vilkår og behov. En ROPAX kunne ligeledes udmærket indgå en trafik til Jylland (Kolding/Fredericia) til aflastning på ruten Rønne-Hovedstadsområdet og derved ligeledes mindske presset på infrastrukturen fra ankomst havn mod Jylland. Hvorvidt dette kan foregå under reglerne for samfundsbegrundet trafik må bero på en vurdering. Hovedsaglig gods udenfor sommersæsonen, men i sommersæsonen medbringe lidt passagerer foruden godset. Alle 2-3, og helst 3, nybygninger for optimal helårsudnyttelse, men skal være ENS i udførelse og opbygning, og hvor dog farverne, logo, restaurantudrustning etc skal og må være det eneste der kan overlades til den eventuelle

Date:

Subject:

Fax/Mail:

operatør. En operatør skal ikke overlades muligheden for at benytte et gammelt ombygget LIBERTY fragtskib eller lignende.

Forligsaftale:	Rønne-Ystad: Kapacitet ved højeste krav:	10000 pers
	Forslag 6 ankomst pr. dag	14400
	Kapacitet ved højeste krav	2200 personbiler
	Forslag 6 ankomst pr. dag	1500) totalt
	Plus tillæg af udnyttelse lastvognsdæk	1500 min.)3000 biler
	samt eller incl. mulighed for tunge køretøjer.	
	Afgange: 2-3 dobbelture per færge per dag.	

Sammenligning

For at opnå de nuværende kapacitetskrav i forliget med Katamaran hurtigfærger skal der påregnes minimum **10-12 ankomster** per dag Rønne-Ystad **UDEN** at der er beregnet overførsel af tungekøretøjer, som så skal overføres på anden vis.

OBS:

Ved indsættelse af disse super RUTEFÆRGER undgår man dobbelt sejlads med fragtfærge (ROPAX), som der udføres idag sideløbende med KATAMARAN færgen. Alt andet vil være fordyrende og uhensigtsmæssigt. **Ved ens skibe kan der rokeres rundt med skibene efter behov passene til årstiderne.**

Rønne-Køge: 1225 lanemeter lastvognsdæk skal naturligvis tillægges udnyttelsen af personvognsdækket med rette konstruktion og dermed tænkes på rette højde 2 eller 2,5 meter frihøjde (måske 3 meter).
Afgang kl. 1700 fra Rønne og Afgang fra Køge kl. 2400 – og klar til ny tur Kl. 0645 til enten Tyskland eller Polen, begge efter tilladelse og behov.

Overfartstid:

VIGTIGT:

Under hensyn tagen til de påbud og vejledninger fra Søfartsstyrelsen til Bornholmstrafikken om besejlingen af Rønne Havn bør overfartstiden generelt ændres fra 80 til 90 minutter således at der gives margin for bedre sejlkomfort ved bl a dårligt vejr, forsinket ankomst af tog eller bus.

Overfartstiden på Rønne til Hovedstadsområdet, efter ovenfor anførte tidspunkter er særdeles vigtig for at skibet skal kunne være klar til en tur som anført til Polen henholdsvis Tyskland.

FARTPLAN:

Konkret fartplan skal vedlægges til godkendelse i forbindelse med pristilbudet med sæsonvise udsving fra min. 4 - 6 daglige ankomster i vinterperioden samt 6 – 8 daglige ankomster i sommerperiode gældende for Rønne-Ystad ruten.

Højeste Kapacitet:

Ved total anvendelse af ovennævnte tonnage vil der per dag kunne ankomme 16800 pass. 3600-4000 personbiler, hvortil der samtidig kan overføres tunge køretøjer (Rønne-Køge/Færgenhavn NORD – senere Kastrup) og delvis på Rønne-Ystad.

Date:

Subject:

Fax/Mail:

Planlagt efter; 2x3 dobbeltture på Rønne-Ystad ,– 1 dobbelttur Rønne-Hovedstadsområde og 1 dobbelttur Rønne-Polen eller Tyskland efter behov og sæson. Det kunne udemærket være 2 ture til Polen og 5 fem ture til Tyskland per uge i sommersæsonen. Den nærmere planlægning må bero hos den vindende operatør.

Kapacitet i Kontraktperiode:

Det er af allervigtigste betydning at der i kontraktperioden bliver taget højde for og hensyn til **KAPACITETSVÆKST** samt ligeledes i en evt forlængelse af kontrakt. Det skal ligeledes klart fremgå for operatøren at en forlængelse af trafikkontrakten med trafikstyrelsen ikke ville kunne ske automatisk uden forhandling og/eller accept fra det politiske trafikudvalg.

Generelt:

Generelt bør **fokus** ændres fra **overfartstid** til **OVERFARTS FREKVENNS**, hvormed der menes at overfartstiden ændres fra 80 til 90 minutter, for derved med de nye skibe at skabe en bedre stabil overfartsfrekvens med langt større kapacitet hele året uanset vejrforhold.

Forurening:
Resourcer:

Skibene forudsættes bygget efter de højeste krav med hensyn til forurening for bl a CO² - SO²- Nox og lignende forurenende stoffer for sejlads i nordiske farvande, samt under hensyntagen til brændstofforbrug og dets prismæssige himmelflugt uden udsigt til lavere priser. Connie Hedegaard har fremhævet at der er mindre forureningsudslip og mindre resourceforbrug per transporteret enhed ved anvendelse af Superfast Hurtigfærger som f eks **JUMBO-VANDBUS** © typen.

=MILJØ=

Superfast-Færger:

JUMBO-VANDBUS modellen bygger på og ud fra superfast færger, som på flere forskellige ruter i bl a Middelhavet ved Grækenland og nordlige Østersø med success overtager flere og flere ruter hvor der tidligere blev sejlet med Katamaran hurtigfærger. De er først og fremest bedre til at transportere mere for mindre brændstof, samt for det andet, og ikke mindst vigtigt, at de påfører miljøet mindre forurening og skaber **STABIL, KOMFORTABEL** transport og helt afgørende transport **OPLEVELSE**.

Overordnede Specifikationer:

Ruter: (se note 1)

Rønne – Ystad
Rønne - Kastrup/Færgehavn Nord
(Mellembassinet)
Rønne – Tyskland (Sassnitz/ Rostock)
Rønne – Polen (Swinoujscie/Szczecin).

Date:

Subject:

Fax/Mail:

Byggeår – Levering: (se note 2)

Levering – 2009
(til forhandling)

Længde (ca)

174,9 m (tilpasses kaj anlæg i Rønne

Bredde:

27,4 m

Dybdegående (ca)

7,0 m (tilpasses havne dybde i Rønne)

BRT (ca)

Ca. 36.000 (måske mindre)

Maskineri

Wärtsilä (4 * Wärtsilä 12V46C eller nyere)
Samt nyeste Katalysator teknologi for CO² udslip.

Fart (se note 4)

29 kn. (mellem 28 – 30 kn.)

Antal passager

2400 minimum

Antal køjer (se note 3)

0 køjeplads – dog: 300 (150 sæt 2 sæders rækker
hvilestole med trin betjening i ryg)

Antal biler

250 (dæk 1 for person/varevogne max. højde 2 m)

Lanemeter

1225 (dæk 2 for busser/lastvogne/campingvogne og
lignende høje køretøjer) frihøjde 4,5 meter.

Hjemstedshavn

Rønne (eller operatørens valg)

Flag

Danmark

Losse-Lasteramper agter – Bovport
for – rampe til-fra kørsel – RO/RO

Dæksdisponering:

Dæk 1:

Lastvognsdæk med frihøjde 4,5 meter til trailere, lastvogne, campingvogne, busser
Ca. 1225 lademeter og eventuelt med mulighed for indbygget hængedæk til
personbiler.

Dæk 2:

Personvognsdæk med frihøjde 2-2,5 meter, således at dette kan benyttes til
mellemhøje varevogne, som ellers ville tage plads på lastvognsdækket og frigøre
disse lademeter. Indirekte vil dette øge lademeterne på lastvognsdækket, da dette
på specielt Rønne-Hovedstadsområdet vil have stor betydning.

Date:

Subject:

Fax/Mail:

Dæk 3:

Passagerdæk: Styrbordsside rækker med **flyvestole** (som kendes idag på Villum Clausen) **250 rækker med 2 stole plus 100 rækker med 3 stole** og det samme på bagbordsside. Restaurantareal til **300 pers.** Og Cafeteriaareal til **200 pers. Selvbetjenings automat arkade** til – kaffe-te-læskedrikke-sandwich-suppe og lignende ting til automat køb. **Travellers Shop** kombineret med **Information**, som kendt idag. Evt. 1 rum for **bagage-lockers** for rejsende uden bil. **Total 2100 pers.**

Dæk 4:

Vejrdæk, dog med salonindretning til **125-150 luxus flyvestole sæt med 2 stole** med **sove beslag i ryg** som således kan benyttes til sove/hvile stole samt et mindre cafeteria **50-75 pers.** Ca **total 375 pers.** Overfartstiden taget i betragtning skal der ikke disponeres **KØJER**. Køjer er nostalgi, en virksomhed der er slut, som anført under forstået i ruteoplæggene.

Note kommentar:

- No. 1 Køge må accepteres indtil Færgehavn KASTRUP er klar til anløb. En færgehavn i Kastrup giver mulighed for viderebefordring med: Fly – Motorvej (E) – InterCity tog – Metro og måske færge til Norge senere. Færgehavn NORD (Mellembassinet – DFDS Seaways Terminal) kan anløbes som oprindelig planlagt ved flytningen fra Kvæsthusbroen (midlertidig nødløsning).
- No. 2 Den seneste færge-rederi opbygning i Danmark gør ikke udliciteringen nemmere, men under overvågning og – rettidig omhu – kunne der skabes mulighed for et „lidt“forceret nybygningsprogram. Således at første skib allerede kunne leveres Under den nuværende kontrakts forlængelse og så successivt med 3-6 måneders mellemrum.
- No: 3 Der er **IKKE** umiddelbart projekteret **køjer**, men derimod disponeres plads til 300 luxus flyvestole med trin i ryg og opsættes parvis og sælges fortrinsvis på længere ruter end Rønne-Ystad.
- No. 4 Overfartstiden skal være **Rønne-Ystad max. 90 minutter.** Overfartstiden på **Rønne-Hovedstadsområdet max. 4-4½ time.** Overfartstiderne på Tyskland / Mukran (Sassnitz) 2½ time, Rostock 4½ time og Polen (Swinoujscie/Szczecin) 4-4½ time. Hvis disse ruter til Polen/Tyskland kunne komme ind under det totale udbud, vil det give et langt større incitament og underlag for økonomi i hele den bornholmske trafikbetjening. På længere sigt vil dette kunne reducere behovet for statsstøtte med det større trafikgrundlag og bedre udnyttelsen af den foreslåede tonnage. Den nuværende ramme ca. Kr. 135 mio plus tillæg kr. 15 mio ville kunne dække med rette rute tilrettelæggelse, naturligvis anslået uden ansvar for udsving i valuta og råvarer.

Færgelevering:

Denne skal foregå en sådan måde at de nuværende skibe udfases i samme takt

Date:

Subject:

Fax/Mail:

som de nye skibe leveres.

Ruter / Destination:

Det skal ikke undlades at gøre opmærksom på at SF, som eneste parti ønskede indført i færgeforslagningsprotokol i kommunalbestyrelsen, at der skulle arbejdes på til „næste“ færgeforslag at hoved destinationen blev ændret til **KASTRUP**, og man havde intet at indvende imod at en evt separat godsfærge gik til Køge. Et par andre partier ønskede også hovedvægten lagt på Kastrup, men ønskede ikke dette specielt præciseret og ført til protokol. At flytte anløbet af hovedstadsområdet til Kastrup falder fuldstændigt i tråd med Københavns Kommunes trafikstruktur ændringer, senest med færdiggørelsen af den sidste METRO strækning til Lufthavnen, samt at man indenfor en kortere årrække ønsker DFDS's anløb af Nordhavnen (mellembassinet) flyttet udenfor byen nærmere betegnet til Kastrup. Hele dette skulle således ligge indenfor CMP's (Copenhagen-Malmø Ports) administrations område som allerede ligger indenfor trafikstruktur planlægningen for Stor København. Der er således stor fornuft, vision og anlæsbesparelser i at tage højde for disse tiltag. Tog transport fra Køge til København vil efter al sandsynlighed ikke kunne gøres bedre end idag, som må karakteriseres som ringe. De Konservative (Jacob Kjølner) på Bornholm mener og vil arbejde for at ihvertfald ruten til Tyskland ville kunne komme ind under samfundsbegrundet transport og samfærdsel. Det undersøges.

Køje-kommentar:

Der skal ikke projekteres køjer ombord på skibene, da det almindelige sammenlignings grundlag for transport til/fra Bornholm for det meste ønskes ligestillet med enten en motorvejs- eller togstrækning, og da man normalt ikke tilbringer tiden på en strækning fra Kbh-Odense med at sove (bil eller tog) er det fuldkomment overflødig luksus at opgradere færgetransporten til „hoteltransport“.

Kompromis: De disponerede flyvestole/hvilestole – 125-150 sæt (2) kunne evt konverteres til 250-300 kombikøjer.

Kuriosum: 1

Som et kuriosum kan nævnes at **STENA LINE** på den engelske kanal stoppede sejlads med **Katamaran** færger **17. Januar 2007** i den erkendelse af det store ressource forbrug, forurening samt elendig passagerer komfort og evindelige kontroverser med Greenpeace. Lavpris luftfart udgjorde også sit til af beslutningen at Stena Line satte et større ombygnings program (ca kr. 800 mio) i gang af 2 af deres ellers nyere konventionelle hurtigfærger på ruten Harwich-Hook van Holland. Dette blot til sammenligning.

Kuriosum: 2

Fra 2010 er færger som katamaranen Villum Clausen uønsket i Ystad p g a forureningsproblemer, og færgen Poul Anker sejler KUN på dispensation fra den danske Søfartsstyrelse, da Søfartsverket i Sverige har udstedt sejlforbud eftersom kun 6 ud af 10 vandtætte døre fungerer efter reglerne, skal der nytænkes.

Date:

Subject:

Fax/Mail:

Yderligere må det fremføres at specielt siden December 2006 har sejladsen med Villum Clausen været af sådan en karakter at det skaber utryghed blandt passagererne p g a 3 større havarier samt en hel del mindre, som har givet anledning til at Søfartsstyrelsen har udstedt vejledninger og påbud. Påbud, som f eks mod sejlads over 16 sek/m(bølgehøjde 3 meter)og mod anduvning af Rønne Havn med over 14 sek/m vindstyrke og vind i Syd til Vestlig retning.

Vurderingsmulighed:

Hvis trafikudvalget skulle have det optimale redskab og vurderingsmulighed for udbuddet dækkende transporten på Bornholm kunne det med fordel forelægges til vurdering og primær tegnes hos: Knud E. Hansen A/S (skibsarkitekter & marinerådgivere) ud fra de behøvs oplysninger (grafer og statistik hos trafikstyrelsen) og fra såvel turisme som erhverv der hidtil har foreligget for at opnå det rette **SAMSPIL**.

JUMBO - VANDBUS[©]

RØGFRI SKIBE

kel-con@hotmail.com
3760 Gudhjem ©20080106