

**Fra:** Bornholms Passagerforening [<mailto:b.carlsen@tdcadsl.dk>]  
**Sendt:** 23. januar 2015 14:23  
**Til:** Jakob Willum Slot  
**Emne:** Den simpleste og mest brugbare 3-skibsordning

Med overskriften ”Den simpleste og mest brugbare 3-skibsordning” har vi den 21. januar 2015 sendt alle medlemmer af Transportudvalget neden for viste mail-tekst. Teksten må gerne offentliggøres som bilag:

### ***Færgebetjeningen af Bornholm Den simpleste og mest brugbare 3-skibsordning***

I forbindelse med udarbejdelsen af rapporten ”Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm” blev muligheden for en 3-skibsordning drøftet; men vel at mærke en 3-skibsordning, som kunne opfylde alle behov. Vi arbejdede sammen med turismen om en sådan løsning.

På side 66 i rapporten står:

*Analysen har vist, at det kan være hensigtsmæssigt nærmere at vurdere, om det fremadrettet vil være tilstrækkeligt med 3 færges. Det vil dog formentlig kræve en fleksibel færge, der både kan fragte mange passagerer og store mængder gods samt anvendes på Tysklandsruten.*

Og på side 56 i rapporten står:

*En displacementsfærge, der er egnet til indsættelse i færgebetjeningen af Bornholm, vil normalt være i stand til at klare sig i stort set al slags vejr. Et sådant fartøj vil således kunne klare meget store bølgehøjder, stærk blæst og is i den udstrækning, der er kendt i Bornholmsgattet og havnene i Ystad og Rønne i nyere tid. Uanset om der er tale om en superfærge eller en almindelig displacementsfærge, vil man kunne forvente en meget høj driftsstabilitet.*

Dette stemmer helt overens med det forslag (til en 3-skibsløsning), som adm. direktør John Steen-Mikkelsen (Danske Færger) kom med ved et borgermøde i maj 2013 i Svaneke. Forslaget går ud på at udnytte færgerne mest muligt, undgå ”liggefærger”, og opfylde behovene (med 3 skibe):

- 1) Èn hurtigfærge (svarende til Leonora Christina) – kapacitet 7.000 passagerer pr. driftsdøgn (til Ystad)
- 2) Èn deplacementfærge (svarende til Povl Anker, men nyere ...) – kapacitet 4.500 passagerer pr. driftsdøgn (til Ystad). Eller 1.500 passagerer til Ystad og 1.500 til Tyskland pr. driftsdøgn
- 3) Èn godsfærge (med op til 1.700 lanemeter og 400 passagerer). Udover at være godsfærge (Køge) kan færgen i mindre omfang evt. hjælpe til på såvel Tyskland som Ystad.

Vi går ind for en tilsvarende løsning. Vi går ind for, at færgerne skal sejle og kun ligge til kaj mindst muligt.

I det indgåede politiske forlig indgår 2 hurtigfærger. Den ene hurtigfærge vil blive en ”ligge”-færge. Den skal kun bruges 38 dage om året og skal kun fragte 2.000 personer pr. dag i de 38 dage.

For os er det forud beskrevne uforståeligt, når man kan sætte tonnagen sammen, så alle 3 færger bliver anvendt stort set hele tiden. Det er for ”fornemt”, at de 2.000 (turister) til sejlads 38 dage om året skal have en hurtigfærge liggende i Rønne, for at de kan blive fragtet over på 80 minutter i stedet for at blive sejlet til/fra Bornholm af en konventionel færge og dermed få forlænget sejltiden med mellem 40 og 60 minutter.

Forslaget fra John Steen-Mikkelsen er et snusfornuftigt forslag, som med 3 skibe løser såvel problemet med reservefærge som problemet med Tysklandsruten. Forslaget vil heller ikke efterlade et uvirksomt skib ved kajen i Rønne 11 måneder om året.

Det kan umuligt blive dyrere end at have ”ligge”-færger i Rønne; men det løser problemerne.

De venligste hilsner  
Bjørn Carlsen

