

Holmön 20/2 2008

Styrelseledamöterna
Vägverket
Borlänge

HOLMÖLEDEN I VÄSTERBOTTEN

Holmöinformation.

Holmön är en ögrupp i Kvarken, närmaste stad är Umeå som ligger 27 km från färjeläget på landsidan. Det är allmän väg på båda sidor, vilket gör att en Vägverksfärja trafikerar leden. Färjan lastar passagerare och något gods, den byggdes 1983, kan lasta 1 bil och gods (max lastvikt 17 mt). Färjan är Holmöns livsnerv.

Färjan trafikerar Västra kvarken, leden är ca.10 km lång, över öppet hav. Benämningen på fartområdet är D, vilket kräver högre behörighet för personalen och andra regler för kvalitetssystem. Holmöns färja är den enda färjan i VV Färjerederiet som kör i D-område. Farvattnen i Kvarken är mycket besvärliga, med kraftig vind, grov sjö och kraftiga strömmar. Dessutom är Kvarken istäckt under delar av vintern, normalt 2-8 veckor.

Befolkningen nådde på 1920talet det högsta antalet man haft, 420 bodde då på ön. Sedan har antalet åretruntboende minskat i omgångar. När den nuvarande färjan kom skedde en uppgång. Men nu har vi genom allt osäkrare premisser råkat ut för en nedåtgående trend, där antalet idag ligger på ett 60 tal bofasta.

Under 2006 transporterade färjan, som tar högst 173 passagerare/resa, 38.266 personer på enkelresor, ungefär 2/3 delar av dessa reste under juni-augusti. Det innebär ett mycket högt tryck på hela det lilla samhället och på färjan sommarhalvåret. Godstransporterna har ökat stadigt de senaste 10 åren, lastdäcket är i stort sett fullt 7 månader per år. Vi behöver transportera allt vad ett modernt samhälle behöver, som sopor, bensin, bilar, timmer och matvaror. Med vår nuvarande färja är det mycket planering och kånkande för öbor och besökare på grund av färjans begränsade lastutrymme och ringa möjlighet till rullande enheter, vilket gör att mycket måste bäras ombord och bäras iland.

Tidigare transporter över Kvarken.

Vägverket och Umeå kommun har sedan 1940talet skött transporterna över Kvarken med färja, när den kunde köra. Stakad vinterväg över isen, utfördes förr av VV när färjan låg stilla. I mitten av 1950talet kom färja no.2 och man flyttade färjeläget på fastlandssidan till Norrfjärden. Under hela perioden, har det inte klart framgått att Staten skulle sköta transporterna, utan det har under åren varit ett återkommande tema att ofta höra att "Vi är inte skyldiga att hålla transporter över Kvarken", men transporterna har fortsatt. VV sköter transporterna när färjan kunnat köra, då vintervägen öppnat har ansvaret övergått på Umeå kommun. Holmön inkluderades i BREV-utredningen, senare beslutades att tre ö-områden skulle brytas ut ur BREV och specialutredas.

Framtida transporter över Kvarken.

I januari 2006 utsågs förre talmannen Thage G. Peterson, till utredare, hans uppdrag var att utse huvudman för lederna. Tillsammans med partifränder från Länsstyrelsen, Landstinget och Umeå kommun besökte han Holmön i maj 2006. Holmöbor mötte upp och berättade om sin verklighet. Efter många möten med lokala politiker och VV lades grunden till förslaget, som presenterades för Holmöborna i mars 2007, där Peterson redovisade sin förhandlingsöverenskommelse med sina lokala partifränder, överenskommelsen innebär att staten föreslås som

huvudman och trafiken skall skötas med svävare plus ombyggd färja som lastfärja. Staten skall få ekonomiskt stöd av Umeå kommun, Landstinget och Länsstyrelsen, med halva kostnaden. Infrastrukturministern fick regeringen att fastställa förhandlingsman Petersons uppgörelse april-2007. Även VV's förslag på svävare som huvudsakligt transportmedel, fastställdes av regeringen genom Petersons inlägga.. Holmöborna är mycket nöjda med att staten utsetts till huvudman, men att svävare skulle sköta transporterna är anmärkningsvärt. Något alternativ till svävare har utredningsmannen inte granskat!

Svävare.

Svävare uppfanns under 50-talet, på 60-talet kom en blomstringstid, sedan har svävarna mer och mer hamnat i periferin på transportsidan. Svävare är en ypperlig farkost, om man använder den under rätt förhållanden och på rätt sätt. Den är mycket lämplig att använda där båtar inte kan köra, till exempel under isförhållanden, på sankmarker, vid stora tidvattenskillnader, på myrmarker och under permafrostförhållanden, men INTE på öppet hav.

FÖRDELAR.

Liten friktion mot underlaget.
Kör på land och vatten.
Inga vågor.
Snabb, om förhållanden är rätt.
Fodrar inte stora angöringplatser.
Billig investeringskostnad(den VV föreslår)

NACKDELAR

Känsligt skrov
Mycket känsliga kjolar
Lite last och passagerare för storleken
Högt ljud, både inne och ute.
Hög driftkostnad
Känslig för vågor över 1 meter och isvallar.
Dålig säkerhet
Dålig för miljön
Kort livslängd
Klarar inte att gå enligt turlista i öppet hav

Svävaren är mycket sårbar med lättmetallskrov och kjolar som är mycket känsliga för skador. Den fordrar ett underhållshall/garage för reparationer och avisning. Den kan bara backa med mycket dålig effekt. Driftkostnaden är hög. Bullernivån både inne och ute är mycket hög, vilken fordrar dyrbara investeringar för att nå miljökraven. Dåligt väder klarar den inte, vi har över 10 m/s minst 35 dagar/år i Kvarken, enligt SMHI's statistik för de senaste 10 åren. Svävaren måste alltså ställa in turer mycket ofta, vilket blir ohållbart för ön. Den svävare VV planerar använda är konstruerad med en sårbar kjol för att hålla nere priset, den kan i dåligt väder få "plough in" vilket innebär att kjolen viker in sig under svävaren och den dansar in i vågen framför, med tvärstopp som följd. Det finns ingen svävare av den konstruktion som planeras för Holmön som går enligt turlista i öppet hav. Svävare av denna typ köps av olika länder för att användas i deras marinförsvar och Kustbevakning, där båtar inte tar sig fram. Nedisning är ett problem som kommer att uppstå här i Kvarken, med minusgrader i luften och öppet vatten, vikten på svävaren ökar snabbt då is lägger sig över stora delar, Kanadensiska kustbevakningen har under många år använt svävare (med bättre kjolkonstruktion), men har fortfarande stora problem med nedisning, som uppstår av vattendimma från svävaren och vågor. Svävare är inte ett alternativ för oss här uppe, den klarar INTE uppdraget.

Nybyggd färja.

Vårt förslag är att man bygger en ny färja, speciellt framtagen för trafiken på Kvarken. Färjan skall vara en 150 passagerars- och bilfärja för ca. 15 bilar. Den skall ha rullningsdämpande teknik, och den skall kunna bryta upp till 0.5 meter is. En sådan färja klarar att gå i alla väder, året runt. Som reserv kan man behålla den gamla färjan, utan att bygga om den, den kan då ta last och 60 passagerare. Vissa vintrar kan Byviken på Holmön korkas igen av is, då kan den nya färjan gå

till iskaj i Vintervägskroken, där är isen möjlig att forcera. Vi får alltså en lösning som kan fungera i 25-30 år, med ett rulla på, rulla av system. Transporter till och från ön kan ske med alla typer av gods. Leveranstid för en nybyggd färja är ca. 24 månader. Kötiderna för Holmöbor och besökare minimeras, och befolkningen kan se framtiden an med tillförsikt.

Ekonomi.

Investeringskostnaden för en nybyggd färja blir i storleksordningen 50% dyrare än ny svävare/ombyggd färja alternativet. Med en avskrivning på 30 år så blir beräkningen att man efter ca. 10 år får en ekonomi i balans mellan alternativen, beroende på högre driftkostnad för svävaren-ombyggda färjan, då har vi inte räknat med nyinvestering av svävaren, som kommer före 30 år. Ekonomiskt är den nybyggda färjan ett billigare alternativ, plus att den klarar uppdraget.

Vägverket, Färjerederiet.

Sedan hösten 2005 har Färjerederiet drivit frågan, att svävare är alternativet till Holmön. Rederiets chef och tekniska chefen har vid flera tillfällen gjort märkliga uttalanden som:

- Vi har tittat på andra alternativ, men då hamnar vi på astronomiska kostnader.
- Under alla omständigheter måste vi muddra i farleden 1300meter för en ny färja till en kostnad av ca. 300 miljoner kronor.
- Sedan återstår fartyget och enligt säkra källor kostar ett sådant omkring 400 miljoner. Bil 1.
- Svävaren klarar krabb sjö bättre än lång dyning
- Blir det problem med svävaren är det bara att ankra
- Inga problem med isbildning

Inget av ovan uttalanden stämmer, ingen muddring behövs, kostnaden för en ny färja är ca.75- 80 miljoner, dyning är bättre, det är farligt att ankra i dåligt väder, isbildning är ett problem.

Märkligt att VV's representanter sprider ovan desinformation. Har utredaren, VV centralt, lokala politiker i Västerbotten och Regeringen fått denna information förstår vi att resultatet blivit fel.

Framtid.

Vi vill med denna skrivelse visa att en nybyggd färja är bättre på alla punkter och att en svävare inte kan fungera under de planerade förutsättningarna. VV bör inte ge sig ut på dessa experiment där det goda namnet och förtroendet allvarligt kan skadas.

Hemställan lämnas härmed att ni tillsammans med Infrastrukturdepartementet river upp regeringsbeslutet om transportmedel och snarast igångsätter upphandling av en ny färja.

Holmöns Infrastrukturgrupp

.....

Thorbjörn Lindberg

Talesman för Holmöborna i denna fråga

Finns tillgänglig för att framlägga våra fakta personligt vid styrelsemötet.

För kontakt: www.holmon.com, IS-gruppen.

Bilaga 1. Hur mycket fartyg man får för 400 miljoner.

