

Holmön den 3 november 2009

IS-gruppens lägesrapport, oktober 2009

Så har vi kommit en månad närmare Helena Elisabets nedgradering, det är nu bara åtta månader kvar till att endast 59 passagerare får åka med färjan. Vägverket poängterar att man inte har möjlighet att ha ett fungerande transportmedel klart till den 1 juli 2010. Dispens är sökt och extra budget lagd, sommaraktiviteterna 2010 kan alltså genomföras som planerat.

Färjestugan i Norrfjärden skulle ha slutbesiktats i förra veckan, men byggmästaren har inte lyckats avsluta byggnationerna, stugan blir inte inflyttningsklar förrän om någon vecka. Flytten av färjan är beslutad till den 4 januari 2010, då även en utökad turlista träder i kraft. Vi ombads lämna vår syn på Färjerederiets turlisteförslag till Region Norr. Efter ett möte med företrädare för skolan, affären, näringslivet och pendlare kom vi sams om ett åretrunt förslag, detta skickade in. Efter en dryg vecka kom vårt förslag tillbaka utan åtgärd, man tog inte hänsyn till våra önskemål. Informationen vi fick var att Färjerederiets förslag på turlista skulle gälla. Varför då engagera Region Norr och Holmöborna i förändringen, när man ändå inte lyssnar på våra synpunkter?

VV Färjerederiet jobbar hårt med försöken att finna en lösning på räddningsfarkosten för Nordö III, förslaget är tänkt att presenteras för Transportstyrelsen under november 2009. Färjerederiet vill med sitt förslag att Transportstyrelsen skall ändra gällande regler så att rederiet kan bygga om Nordö III utan att öka antalet besättningsmedlemmar från dagens antal. Det finns många frågetecken runt en ombyggnation av den gamla inomskärsfärjan så att hon kan klara transporter över öppet hav.

Under månaden har rederiet beviljats tillstånd av Länsstyrelsen att bedriva svävartrafik till Holmön under viss tid av säsongen. Beslutet är villkors stipulerat. Några av villkoren har överklagats till Länsrätten av VV Färjerederiet. Var landningsplatser på båda sidor skall förläggas är ännu inte klarlagt, ej heller hur många passagerare svävaren kommer att besiktas för. VV meddelar att man inte kommer att kunna sätta in svävaren denna vinter.

Vi har varit mycket aktiva denna månad med upprop och tidningsartiklar i stor skala. Kontakter har tagits med olika instanser. Holmöbygden är nedläggningshotad om det inte blir bättre ordning på transporterna. Kommundelsnämnden i Sävar beslutade vid ett möte att skolan på Holmön stängs sommaren 2010. Äldreboendet har stora bekymmer att överleva, beslut om äldreboendets framtid fattas under hösten. Krisläget är här! Många av dessa problem orsakas av att våra transporter till fastlandet fungerar så illa. En turlista som baseras på besättningsens arbetstider och inte på resenärernas behov, gör att pendlingsmöjligheterna begränsas. Helena Elisabets kapacitet är inte den rätta, idag behövs en havsgående bilfärja med rätt turlista för att kunna utveckla Holmön.

Kontakter har även tagits med Vägverkets chef, Lena Erixon. Hon informerar oss att:

"Vägverkets uppdrag var och är att hitta en kostnadsneutral transportlösning, som också kan klara åretrunttrafik. Vägverkets ekonomiska engagemang i verksamheten ska inte vara större än idag. Vi kan räkna med biljettintäkter samt investeringsbidrag från andra (kommun, landsting och Länsstyrelse) och genom detta förbättra trafiken. Min uppfattning är att vi kan skapa en bra trafik inom dessa ramar, men en nybyggd isbrytande färja med större lastdäck och tillräcklig passagerarkapacitet för Holmötrafiken är inte en ekonomiskt hållbar lösning. Det är inte självklart, ens med vidgade ramar för Vägverket, att en ny isbrytande färja är försvarbar för Holmötrafiken."

Vår kommentar till Vägverkschefens påstående är följande:

Ordet "kostnadsneutral" är ett uttryck som saknar mening om det inte sätts i relation till något. Vägverket har inte kunnat förklara hur förändringarna på Holmöleden kan bli "kostnadsneutrala" med en ombyggd gammal färja och en nyinköpt svävare.

"Kostnadsneutral" är också ett ord som betyder stillastående eller tillbakagång, och är inte något vi kan ställa upp på. Nuvarande färjan till Holmön är tekniskt kvar på 1950 talets nivå, vilket orsakat stillestånd på Holmöns utveckling. Att inte bygga en ny bilfärja innebär att vi fryser utvecklingen ytterligare, med förödande resultat som följd.

Om "kostnadsneutral" används i ett vidare sammanhang betyder det att vajervägar, Bottniabanor och Förbifart Stockholm hade varit omöjliga att planera, än mindre förverkliga. Investering är enda möjliga vägen fram om man vill utveckla och gå framåt. Självklart är en ny färja försvarbar för Holmön.

Vem som gett Vägverket besked att lösningen måste vara "kostnadsneutral" vet vi inte, men det fungerar lika dåligt nu som tidigare. Det viktiga måste vara att man har rätt hjälpmedel att utföra den uppgift man är ålagd, nämligen att ordna transporterna till Holmön på ett för Holmöborna och samhället godtagbart sätt. "Rätt hjälpmedel" är inte en gammal ombyggd färja plus svävare.

Att genomföra förbättringar/förändringar utan kostnadsökningar är i de flesta fall en orimlighet, så även för Vägverket.

Man har, under nästan tio år, känt till de nya säkerhetsbestämmelserna för färjan som träder i kraft 2010, men inte lyckats ordna en fungerande, framtida transportlösning till Holmön. VV ber nu om mera tid, vilket är anmärkningsvärt, tid har man verkligen haft i övermått, nu gäller endast att beställa en ny färja. Se bilaga om tid!

Infrastrukturdepartementet är informerade om utvecklingen i denna fråga. Holmöborna vädjar till regeringen att den tar sitt ansvar och ger VV möjlighet att beställa en ny färja.

Nu är det bråttom!

Holmöborna, fritidsboende och besökare måste återfå framtidstron på Holmön.

Holmöns Infrastrukturgrupp

n`Thorbjörn