

Holmön den 1 november 2010

HOLMÖN, Västerbotten

Holmöarna, en ögrupp i Norra Kvarken på ca. 5.400 ha vilken är en del av Umeå kommun. Ett viste för jägare och fiskare under 1200-1300talet, året runt boende befolkning sedan 1300-1400 talet. Holmöarna ägs till ca 60% av staten, som där har bildat landets största skärgårdsreservat.

Under senare delen av 1800talet och början av 1900talet ökade Holmöns befolkning kraftigt, för att kulminera på 1920 talet när antalet boende nådde nära 450 personer. Två stora utflyttningsvågor, på 1930talet och 1960talet minskade Holmöns befolkning till ca 250 personer.

I mitten av 1930talet fattades beslutet att Statens vägverk (VV) skulle vara ansvarig för en tidtabellbunden färja för trafik till Holmön, en trafik som kom igång i slutet av 1930talet. Trafiken med färja sköts fortfarande av samma huvudman, VV. Trafik över is har, fram till 2009, skötts av Umeå kommun.

Färjan "Helena Elisabeth" byggdes av VV för Holmön 1983. Färjan var en stor förbättring från de tidigare två färjorna som upprätthållit trafiken sedan 1930talet. "Helena Elisabeth" fick transportera 173 passagerare och har ett lastutrymme med måtten 7 x 2,5 meter. Utan passagerare kan färjan lasta 17 ton. Färjan bryter max 15 cm is.(genom att stöta sig fram). "Helena Elisabeth" sköter fortfarande trafiken till Holmön, men är nu nedklassad till högst 59 passagerare.

Den 28 september 1994 kantrade och sjönk färjan "Estonia". Olyckan ledde till förändringar i säkerhetsreglerna för passagerarfartyg. Den svåra olyckan gjorde att stabilitetskraven för färjor skärptes avsevärt. Efter några år var man klara med regelverket. VV Färjerederiet fick de nya reglerna i början av 2000talet. Reglerna trädde i kraft den 1 juli 2010. "Helena Elisabeth" är en av de färjor som inte klarar det nya regelverket utan mycket omfattande ombyggnad.

BREV-utredningen, SOU 2001:67, drabbade även Holmön. Se följande rekommendation från Glesbygdsverket ang. (N2002/12415/IR): "Glesbygdsverket anser att Holmöförbindelsen behöver ägnas särskild uppmärksamhet. Den omnämns inte alls i VVs redovisning, men tillhör de färjor som pekas ut i BREV-utredningen som aktuell för en förhandlingslösning. Färjan är visserligen allmän, men något långsiktigt förslag till lösning på förbindelsen över is finns inte. Glesbygdsverket anser att de förhållanden som rådde i vintertrafiken sedan VV slutade att staka vinterled 1997 har varit förödande för Holmöns situation och utveckling. Länsstyrelsen i Västerbotten fick visserligen hösten 2003 regeringens uppdrag att staka vinterled vintrarna 2003/04 och 2004/05, men det är dock enbart en kortsiktig lösning." Undertecknat: Kerstin Lindblad, utredare.

Inga åtgärder vad gäller transporterna till Holmön vidtogs av myndigheter eller VV Färjerederiet till och med år 2005. Man var väl informerad om att stora regeländringar skulle träda i kraft 2010. Holmötrafiken drabbades varje vinter av stora störningar på grund av det delade huvudmannaskapet.

I konsekvens av BREV-utredningen och inlagor tillsätter regeringen, den 26 januari 2006, förre talmannen i riksdagen, Thage G. Peterson, som förhandlingsman för Holmöleden. Slutredovisning av uppdraget skall ske den 31 mars 2007 (försening p.g.a. valet 2006). Peterson arbetade på sitt uppdrag från kontor på Infrastrukturdepartementet och mycket nära VVs och Färjerederiets ledning. Under våren 2006 besöker Peterson Holmön och Holmöborna tillsammans med företrädare för Umeå Kommun, Länsstyrelsen i Västerbotten och Västerbottens Läns landsting.

2.

I samråd med VV Färjerederiet, VVs högsta ledning, politiker och tjänstmän i Västerbotten lämnar Peterson sin slutredovisning till regeringen på utsatt dag. Ingen hänsyn togs till Holmöbornas förslag och synpunkter på denna, för öborna, livsavgörande fråga. Regeringen fattar beslut enligt Peterson's förhandlingsuppgörelse, den 19 april 2007. VV får uppdraget att vidtaga nödvändiga åtgärder för att säkerställa en förbindelse till och från Holmön, Umeå kommun i huvudsaklig överensstämmelse enligt förhandlingsmannens uppgörelse.

Peterson baserar hela sitt förslag på information bara från VV Färjerederiet och förankrar det lokalt i Västerbotten med politikerna där. Ingen ytterligare information från andra parter och expertis användes för att belysa problemställningen om vilket transportmedel som skall användas, vilket gjorde att basen för hela upplägget INTE blev en framtidslösning. Förankringen innebar att Umeå kommun, Vb. länsstyrelse och Vb. läns landsting godtar Petersons förslag på transportmedel och att man lovar finansiera hälften av den då beräknade totalkostnaden på 30 miljoner. Peterson's förhandlingslösning sekretesslades i 1 år, först efter påstötningar fick vi en kopia?

Enligt regeringsbeslutet skall Staten var huvudman för trafiken året runt, som transportmedel skall användas en svävare och man avser att bygga om den gamla färjan "Helena Elisabeth" till lastfärja. Dessutom skall man bygga om kajerna i Norrfjärden och på Holmön.

Holmöborna uppvaktade Peterson under hela 2006 för att få gehör för sina synpunkter, vi fick ingen respons på våra försök att övertyga Peterson att svävare och ombyggd färja inte är en framkomlig väg. Hösten 2007 gick vi vidare och gjorde en hemställan till infrastrukturministern direkt, i vår hemställan framförde vi att en bil- och passagerarfärja bör byggas i stället för den beslutade svävaren. Hemställan lämnades utan åtgärd av infrastrukturministern, 24 januari 2008.

Svävare är en farkost som är utmärkt att använda där man inte kan köra båt/fartyg, kan man köra båt/fartyg skall man inte tänka på att sätta in svävare. Svävaren har mängder av tillkortakommanden där kapacitet och prestanda är baskrav som den inte klarar möta. Tidtabellbunden trafik blir mycket svår att klara med en svävare.

Holmön ligger i Kvarken, ett sjöområde som i alla tider varit ökänt för dåligt väder, mycket vind, kraftiga strömmar, grunda farvatten, isdrift och mycket korta och besvärliga vågor. Över 300 vrak finns runt Holmön's stränder. Färjan går huvudsakligen över öppet hav i 10 kilometer, våghöjden kan uppgå till 4 meter, istjockleken ligger normalvintrar på 30-60cm tjocklek, vallar uppstår vissa vintrar.

Holmöbornas förslag baseras på gedigen erfarenhet av farvattnet, livslång exponering i detta speciella vattenstråk. Det enda som kan fungera på lång sikt och utveckla förhållanden för de boende och öppna ön för turister och pendlare är en kombinerad bil- och passagerarfärja. En färja som kan köra i dåligt väder, i is och med en turlista efter passagerarnas behov.

Under hela 2008 bearbetar Holmöborna lokala tjänstmän, riksdagsmän, departement, VV och allmänheten för att få gehör för en förändring av regeringens beslut. Vår ekonomiska översikt visade klart att rätt färja blir mycket billigare än en svävare/ombyggd färja. Inget synbart resultat nåddes av vårt arbete.

Sommaren 2008 ansöker VV Färjerederiet slutligen om tillstånd för svävare att trafikera Holmöleden. Västerbottens länsstyrelse avslår ansökan, motiveringen för avslaget var att svävaren har alltför hög ljudvolym.

3.

Vägverket visste nu inte hur man skulle lösa problemet med Holmöns framtida transporter. Vintern 2008-09 innebar som vanligt att is bildades i Kvarken. Isen var hela tiden möjlig för färjan att forcera, på distans beslutar VV Färjerederiet att stoppa trafik med färjan. Att isolera Holmön på det sätt som nu gjordes, orsakade ett ramaskri i en stor del av Sverige. Detta fick Infrastrukturministern att höja rösten och kräva att VV ordnar så att trafiken till Holmön fungerar på ett bra sätt.

I slutet av mars kallade VV till ett krismöte i Umeå, man hade då förberett och förankrat ett förslag med Infrastrukturdepartementet som gick ut på att man släppte svävarfixeringen och föreslog en större färja som framtida transportmedel. Man förankrade förslaget med sina samarbetspartners i Västerbotten. Därefter kallades Holmöns Infrastrukturgrupp in och delgavs beslutet. Vi applåderade att man släppt svävaren och förordar en större färja, helt enligt vårt förslag. Men vi vände oss emot valet av färja, VV Färjerederiet föreslog en 30 år gammal färja, byggd för inomskärs trafik med ålderdomlig teknik. VV lovade att den ombyggda färjan skulle vara i drift om 6 månader, lagom till vintern 2009-10.

Under senare delen av 2009 färdigställde VV Färjerederiet en nybyggd färjestuga i Norrfjärden, färjans stationeringsort ändrades i januari 2010 till Norrfjärden, efter nästan 75 år på Holmön. Massor av skäl talade emot en flytt, där urholkad säkerhet vägde tyngst.

Hösten 2009 beslutade VV Färjerederiet att inköpa en liten svävare för vintertrafik. Den inköptes från Kanada, med max 12 personers kapacitet. Mycket begränsade lastmöjligheter. Ingen möjlighet för handikappade och allergiker. Kan bara köra när vädret är bra (sikt och vind), max. lyfthöjd 0,5 meter (isvallar får inte uppstå). Inköpet av svävare höjde många ögonbryn.

En summering som görs den 1 november 2010, visar att ingen ny- eller ombyggd färja har projekterats för leden. "Helena Elisabeth" har klassats ned till max. 59 passagerare. Bussarna har slutat trafikera Norrfjärden eftersom busschaufförerna upplever psykosocial stress när man skall vända bussarna vid färjeläget. Ny vändplan konstrueras, trafiken återupptas om 1 vecka. TV Färjerederiet vidhåller att den färja man föreslog i mars 2009 fortfarande är huvudalternativet, vilken skulle varit i drift efter 6 månader. Det har nu förflutit 19 månader och Färjerederiet har ännu inte påbörjat någon ombyggnation av den gamla färjan. Rederiet är i marknaden och söker en lämplig begagnad färja för Holmön. TV har tillsatt en nationell färjesamordnare, vilken tidigare var 2:e man i Färjerederiet. Den nationelle färjesamordnaren har lagt en "död hand" över Holmöbornas förslag på en ny turlista, vilken var tänkt att öppna ön för en bredare allmänhet.

I en lokaltidning går Trafikverkets Färjerederi, den 4 november 2010, ut med nyheten att man nu planerar satsa på en svävare igen. Att Färjerederiet inte lärt sig något under resans gång är anmärkningsvärt. Ansvariga personer måste ta över ärendet, det får inte gå till på detta sätt!

Holmöborna och andra berörda ser framtiden an med bävan efter att Vägverket/Trafikverket har handlingsförlamats och inte har mäktat med att finna rätt transportmedel för trafiken till Holmön med 8 års förvarning.

Vår förhoppning är att en nybyggd färja omgående projekteras och beställs.

Holmöns Infrastrukturgrupp
Thorbjörn Lindberg

