

Holmön den 1 november 2010

FRAMTIDENS TRANSPORTMEDEL FÖR HOLMÖN

Holmöborna förutsätter att Regering, riksdagsledamöter och Trafikverket menar allvar när de säger att Holmön skall leva. För att förverkliga den målsättningen krävs extra krafttag, eftersom Holmön är en grupp av öar som ligger nästan 10 km från fastlandet.

Den förutsättning som överskuggar allt annat, är ett effektivt transportmedel med rätt kapacitet. Ett transportmedel som klarar att upprätthålla trafik året runt under de mest skiftande förhållanden. Här bör man undvika olika transportenheter för sommar och vinter, eftersom det fördyrar och försämrar tillgängligheten.

Baserat på Holmöbornas, färjepersonalens och andra experters samlade kunskap om förhållanden i Kvarken framkommer att det enda alternativet som kan fungera för Holmön i framtiden, är en nybyggd färja, byggd för de speciella förhållanden som råder på Holmöleden.

Förutsättning. Holmön är en bygd där framtidstron är stark, invånarna satsar hårt på jordbruk, fiske, skogsbruk, näringsliv, besöksnäring, servicenäring och en ökad inflyttning. För att vända den nedåtgående trenden måste tillgängligheten till ön kraftigt förbättras.

Fakta om Holmöleden.

Norrfjärden. Färjans landningspunkt på fastlandet. En hamn med eftersatt underhåll, där endast små förbättringar genomförts sedan 1956, när hamnen öppnades för färjetrafik.

Vattennivå. Hamnen ligger inne i en vik som grundas upp med nästan 1 cm/år, vilket innebär att djupet i farleden in till Norrfjärden minskat med ½ meter sedan mitten av 1950talet. Från kajen och 700 meter ut har man vid medelvatten ramat/lodat ett säkert djup på 4 meter. Vissa tider på året uppstår lågvatten som kan ligga 80cm under medelvatten, vilket då medför inställda färjeturer.

Farledens huvudriktning. Färjans farled mellan Norrfjärden och Byviken, Holmön följer en huvudriktning som sträcker sig i NV/SO. Vindar och havsströmmar följer i huvudsak riktningarna S/SV - N/NO, vilket i sig innebär att färjan har vindar, sjö och ström i sidan under passagen.

Vind, sjö och ström. Vindstyrkan varierar mycket under året med ett medelvärde för maxvindarna på 14 m/s. Extrema vindstyrkor på över 30 m/s har undantagsvis uppmätts. Kvarken är relativt grund vilket innebär att sjön bygger upp och blir krabb, våghöjder mellan 1-3 meter är vanliga, våghöjder på ca. 4 meter kan uppstå vid ogynnsamma förhållanden. Strömmen varierar mellan 1-4 knop, vilken ibland samverkar med vinden för att bygga upp en grövre korsande sjö. Den globala uppvärmningen kommer även att innebära försämrade väderförhållanden för Kvarken, vilket innebär att färjan bör vara rustad att möta mera extrema vädersituationer i framtiden.

Issäsongen. Återkommer nästan varje år. Normalår växer isen till en tjocklek på 30-60 cm. Seglationsstopp tenderar uppstå mellan senare delen januari till mitten av april, p.g.a. nuvarande färjans begränsade isbrytarkapacitet. Vintern 96/97 uppstod en extrem situation med massor av upptornade grova vallar i Byviken, beräknad tjocklek 4-7 meter.

Byviken, Holmön. En hamn som ligger i en vik, den är mycket utsatt för N-NO liga vindar och riskerar vissa vintrar att pluggas igen av is. Hamnen har två vågbrytare längst inne i viken, vilket innebär att hamnområdet är kraftigt begränsat, landhöjningen på 1 cm/år innebär att utrymmet sakta minskar ytterligare.

Det framtida Norrfjärden. Hela hamnområdet moderniseras med terminalbyggnad, bredare tillfartsvägar, större parkeringsutrymmen och säker på- och avfart till färjan för alla typer av resenärer. Färjeläget flyttas till förlängningen av nuvarande väg, mittför nuvarande vändplan (där skotrar kör upp på vintern).

Det framtida Byviken. Färjeläget flyttas till platsen där båtrampen finns idag, med säker av- och påstigning för alla typer av resenärer. Alternativ landningsplats de extremvintrar när isen pluggar igen Byviken, är iskaj i Vintervägskroken.

Den framtida färjan. Som framgår av skrivelsen finns många kriterier att möta för en ny färja till Holmöleden. Holmöborna har mycket svårt att se att man kan finna en färja på begagnat marknaden som kan möta alla krav som finns för den framtida färjan. Det nya transportmedlet väntas göra tjänst till 2040-45.

Se bifogad arbetsritning som vi erhållit från det finska varvet ILS OY, förslaget kan utgöra basen för Holmöns färja. nedan uppräknade kriterier måste mötas:

- 1) Färjan byggs för gång i öppet hav, fartområde D (se *Farledens huvudriktning* och *Vind, sjö.....*)
- 2) Fart ej under 12 knop, för att klara överfarten på max. 30 minuter.
- 3) Lastförmåga ca. 175 ton och minst 200 passagerare. För att möjliggöra transporter av ökad befolkning/besökare och allt rullande gods som timmerbilar, skogsmaskiner, gruskrossar, tankfordon, varubilar, personbilar m.m.
- 4) Färjan skall vara "double-ended"(finns ingen för- eller akter), man skall inte behöva vända fordon eller själva färjan vid de olika angöringarna.
- 5) Maximal längd ca. 45 meter (se *Byviken, Holmön*). Max. djupgående på full last är 3 meter (se: *Vattennivå*).
- 6) Skrovet konstrueras så att isbrytarförmågan finns för att bryta upp till 65 cm jämn is. Färjans storlek(tyngd) underlättar isbrytningen och gång i dåligt väder (se *Issäsongen* och *Vind, sjö ...*).
- 7) Färjan utrustas med krängningshämmande utrustning för att minimera fartygets rörelser i grov sjö. Många är de besökare som aldrig återkommit efter en resa med dåligt väder (se *Farledens huvudriktning* och *Vind, sjö och ström*).
- 8) Handikapp- och allergiutrymmen skall finnas, Holmön skall vara tillgängligt för alla. Pälsdjur är vanliga hos ortsbefolkningen, vilket bör beaktas vid konstruktionen.

För att uppnå bästa resultat bör modell av färjan byggas, för att testas i "provränna" (bassäng). Kvarkens sjö, vind, ström och isförhållanden läggs där in för att uppnå bästa skrovform och motordimension. Motsvarar vindtunnlar för utprovning av bilmodeller.

I Norra delarna av Sverige finns inga reservfartyg att kalla in. Därför är det av yttersta vikt att den färja som tjänstgör till Holmön har rätt kapacitet, följer en turlista som motsvarar resenärernas behov och kan följa turlistan under alla förhållanden hela året.

Holmöleden är den enda havsgående led i Sverige som Trafikverket ansvarar för. En led utsatt för stundtals mycket dåligt väder. Det brådskar med en nybyggd färja.

Holmöns Infrastrukturgrupp

Thorbjörn Lindberg

