

Minnesanteckningar från informationmöte om kommunikationerna till Holmön

Mötet hölls onsdag den 21 november 2012 på Holmöns skola kl 17.00 - 19.00.

Representanter från Trafikverket (TV) och Färjerederiet (FR) var Arnold Vonkavara och Per-Mats Öberg från TV- Norr (Luleå), Karl-Erik Hermansson (K-E H), nationell färjesamordnare TV-HK i Borlänge samt Roger Lundgren ledchef (FR).

Drygt 100-talet personer hade kommit till mötet för att få information.

Inledning

Thorbjörn Lindberg hälsade alla välkomna till mötet.

Arnold Vonkavara (AV) inledde informationen genom att hälsa alla välkomna och presenterade sig och sina följeslagare. TVs syfte med mötet var att informera om den utredning som WSP gjort och de olika alternativ till trafiklösning som WSP utrett. AV presenterade agendan för mötet där han ville inleda med en kort historik fram till dagens nuläge. Därefter ge ordet till K-E H för att presentera de olika alternativen WSP utrett. Efter det föreslogs en paus för fika och därefter att öppna för diskussion och synpunkter från deltagarna fram till mötets avslutning kl 19.00. Deltagarna var nöjda med detta upplägg.

Historik

AV gav därefter en kortare historik som sammanfattas nedan.

1951 – 2007

- 1951: Vägverket (VV) beslutar att Holmöleden ska dras in från allmänt underhåll.
- 1997: VV upphör att staka isväg till Holmön.
- 2001: *Utredningen om bidrag och regler för enskilda vägar* föreslår att en särskild utredningsman för Holmöleden tillsätts
- 2004: Regeringen beslutar att länsstyrelsen ska staka isväg.
- 2006: Thage G Peterson får uppdraget att ta fram en lösning på trafiken. Den 30 mars 2007 redovisades förhandlingsuppgörelsen.
 - Trafik ska ske med stor svävare
 - Trafiklösningen ska vara kostnadsneutral i förhållande till aktuella kostnader
 - Samfinansiering med kommun, län, landsting ingick i uppgörelsen
 - Avgifter skulle införas
 - Helena Elizabeth (HE) skulle byggas om till fraktfärja för för ca 25 ton och max 12 passagerare (pax). HE skulle användas för godstransporter med ett fåtal turer per vecka.

2007 – 2009

- April 2007: Regeringen ger VV i uppdrag att genomföra förhandlingsuppgörelsen.
- 2008: VV ansöker om svävarlösning men Länsstyrelsen återremitterar ärendet. De vill ha ytterligare underlag om hur buller ska minskas.

- 2009: FR föreslår en alternativ trafiklösning med en liten svävare vintertid samt att Länsstyrelsen stakar skoterled. Sommartid bedrivs trafiken med HE som tidigare.
- Den 29 mars 2009 begär VV av regeringen om att få införa de överenskomna avgifterna då svävaren sätts i trafik.

2009 – 2011

- Under 2009 och 2010 bedrivs Holmötrafiken med HE. Vintern 2010 sätts den lilla svävaren i trafik.
- Den 1 juli 2010 blir HE nedklassad från 173 till 59 pax enligt IMO beslut.
- 2010 utreddes en lösning med Nordö III, som inte gick att genomföra.
- 2011 bedrivs trafiken på Holmöleden med HE, kompletterad med den lilla svävaren och en inhyrd sommarbåt, Öfararen (ÖF).
- Inga avgifter tas ut för resenärer.

Nuläge

- HE har trafikerat sedan 1983
- Kompletteringsbåt (ÖF) inchartras vid högtrafik och då HE är på varv för översyn.
- Vid svårt isläge används liten svävare Vintergatan (VG)
- Godstransporter sker med snöskoter längs stakad skoterled
- TV ansvarar för att staka isväg för snöskoter
- Åtgärdsvalsstudie Norrfjärden ska startas (under upphandling) för att utreda hur terminalområdet i Norrfjärden ska förnyas. Ska vara klar juli 2013.

Utredda alternativ

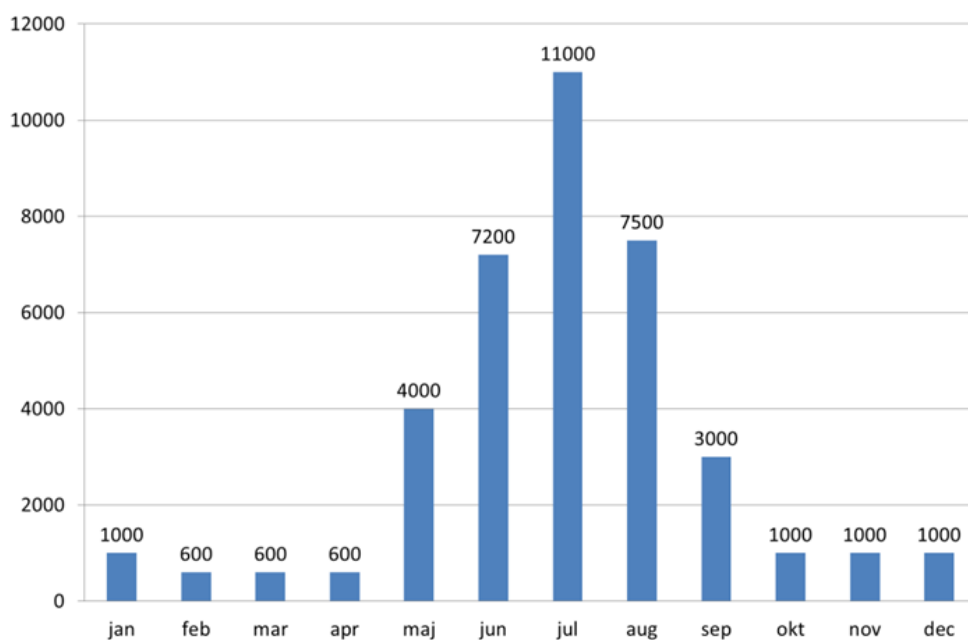
Därefter presenterade K-E H resultatet av WSPs utredning.

Utmaningar

Det är en efterfågetopp i resandet sommartid och därmed en stor skillnad i kapacitetsbehov mellan sommar och vinter. Dessutom är leden en lång sträcka med långa väntetider vid dubblering av turer.

Det är besvärliga vinterförhållanden, som normala år kräver isbrytande egenskaper av klass 1B – 1A Super. Det är en öppen farledsränna i N – S om inte Västra Kvarken avlyses. Hårda vindar höst och vinter ofta med vind över 15 m/s på verkar trafiken negativt.

En grov skattning av passagerarantal redovisas i diagram 1. Här framgår att det finns ca 1000 personturer enkel väg per mån under oktober till april d v s totalt ca 7 000. Under sommaren blir det en topp med 11 000 personturer under juli och totalt ca 27 000 under juli – augusti. Maj och september är mellanmånader med ca 3 000 – 4 000 personturer/mån.



Figur 1. Diagram med grov skattning av passagerarfrekvens fördelat över året. Antal anges som personturer enkel väg.

Jämförelsesalternativ (JA) – dagens situation

Dagens situation omfattar HE, som tar 59 pax och en bil samt gods. HE fungerar i öppet vatten och lätt is (<20 cm). HE kompletteras med ÖF (60 pax), som chartras in under ca 15 maj – 15 augusti. Vidare finns VG (lilla svävaren), som tar 12 pax. Utöver detta används snöskoter när isled finns stakad. Förutsättning för isled är avlysning av Västra Kvarken. Helikopter sätts in då inget annat fungerar.

Investeringar för detta alternativ är bl a ny propeller och maskin om ca 2 år. Bytet kostar ca 3 milj kr. Om 10 år behövs en reinvestering för en ny färja motsvarande HE till en kostnad av ca 40 milj kr. Till detta kommer landningsplatta och hangar till Svävaren, för 3 milj kr. Skrotvärdet av HE beräknas ge 1 milj kr. Landningsplatta & hangar till VG beräknas kosta 3 milj kr. Summa 44 milj kr årlig kostnad för nuläget (inkl ny likvärdig båt inom 10 år). Driftkostnaden för HE är 6 milj och personalkostnaden utgör 60% av totala kostnaden. Driftkostnaden ökar betydligt vid isgång.

Underhållskostnaden för HE och VG ligger i genomsnitt på ca 1.6 milj kr/år. De år HE är på varv fördubblas denna kostnad. VG behöver årligen nya kjolar för 0,15 milj kr. ÖF, inkl underhåll och personal, kostar ca 4 milj kr enbart under högsäsong. Kostnaden beror på antal dubblingsturer samt blir högre om tiden utökas som ersättning för HE.

Bedömningskriterier – Önskade behov jämfört med dagens situation

WSP har sammanfattat önskemålen enligt:

- kortare restid
- bättre gods kapacitet med bl a
 - obruten kylkedja (prio 1)
 - Sophämtning separerad från passagerarutrymmen (prio 1)
 - Klara fullastad sopbil, 25 ton (prio 2)
 - Klara fler personbilar (prio 2)
 - Klara tyngre lastbil t ex timmerbil > 25 ton (prio 3)
- Minskad sårbarhet p g a dåligt väder
- Ökad passagerarkomfort vid kraftig vind
- Bättre miljöklassning
- Handikappanpassning inkl separata utrymmen för allergiska

Utredningsalternativ A (UA_A) – "Stor svävare"

Stor svävare med kapacitet 59 pax och 1 personbil för trafikering året om utom vid minusgrader med öppet vatten samt när det blåser 15 m/s eller då våghöjden överstiger 1,25 m. Restid 15 min + avfärd och angöring. Vid upptornad is väljs alternativa vägar vilket ger längre restid. Kräver avlysning av västra Kvarken i N – S riktning. Handikapputrustas med ramp och avskilt utrymme.

Godstrafik med lastbåt (ombyggd HE eller motsvarande) med 25 tons kapacitet och max 12 pax. Det ger separerad godstrafik bl a för transport av sopor, obruten kylkedja för livsmedel mm. Ska även fungera som huvudalternativ vid minusgrader och öppet vatten. Kan även fungera som reservbåt upp till ca 20 cm is.

VG (lilla svävaren) kan säljas. Ingen skoterled bedöms behövas. ÖF sommartid behövs inte utan turtätheten med stora svävaren och HE kan ökas på. Ingen helikopter behövs.

Svävare Griffon 8100TD kostar 31 milj kr (3 milj £). Ombyggnation av HE till lastbåt 5 milj kr samt byte av propeller och maskin 3 milj kr. Vidare ombyggnation av kajer och färjelägen 4 milj kr och hangar 5 milj kr. VG kan säljas för 1 milj kr. Totalt blir det 52 milj kr i investering.

Driftkostnader av stor svävare ca 7 milj/år med 2 mans besättning och ca 15 min överfart. Bränsleförbrukningen är 250 L/tim. Driftkostnader för HE är ca 2 milj kr/år. Ökad turtäthet behövs under högsäsong. Ingen hänsyn tagen till ev övertid för dessa turer.

Ombyggd HE klarar 20 cm is som nu. För bättre svävarförhållanden bör västra Kvarken avlysas.

Utredningsalternativ B (UA_B), Stor isbrytare

Stor isbrytande färja med isklass 1A super, som tar 200 pax och 22 personbilar. Kan trafikera året runt. Oklart hur mycket is den klarar. I praktiken sannolikt bara 45 cm i Kvarkens förhållanden med den motorstyrka som är tänkt.

ÖF behövs inte sommartid och VG kan säljas. I händelse av stopp sätt helikopter in för personbefordran och skoter för godstranporter. Isränna N – S i västra Kvarken kan hållas öppen så länge färjan går.

P699 Multipurpose icebreaker kostar ca 150 milj kr (10-15 milj EUR). Den går 2,9 m djupt, är ca 44 m lång. Nya kajer 30 milj kr och pirar 20 milj kr och breddning av tillfartsvägar 5 milj. Totalt 55 milj. HE och VG kan säljas vilket kan ge 2 milj kr. Total investering blir ca 214 milj kr.

Driftkostnader av färjan som kräver 4 mans besättning blir ca 17 milj kr/år. Genomsnittlig restid 30 min. Lägre tid om den måste bryta is

Utredningsalternativ C (UA_C) – Liten isbrytare

Liten isbrytande färja som trafikerar året runt och tar 100 pax och 8 bilar. Kan inte gå vid is över 30 cm (normalår ligger 30-60 cm i minst en mån). VG och skoterled behövs när isen är över 30 cm. Ökad turtäthet kommer att behövas under högsäsong för att klara resande toppar. Helikopter behövs inte.

Multipurpose icebreaker med 2.7 m djupgående, ca 32 m lång, tar 100 pax samt 8 bilar alt stor lastbil. Kräver 3 mans besättning och kostar ca 70 milj kr. Här räknar med med ombyggnation av kajer och pirar för 50 milj kr samt att HE kan säljas för ca 1 milj kr. Total investering 123 milj kr.

Drift kostnaden beräknas till ca 13 milj kr/år.

Utredningsalternativ D (UA_D) – Ny större färja

En ny större färja ca 24 m, som kan ta en lite lastbil och 100 pax. Färjan bedöms klara sig med 2 mans besättning. ÖF behövs då inte utan färjan får fler turer sommartid.

Investering i en sådan färja är ca 60 milj kr. Till det kommer arbeten vid anföringspunkterna för ca 2 milj kr. HE behövs inte och kan säljas för 1 milj kr. Totalt blir investeringen ca 66 milj kr.

Driftkostnaden bedöms bli ca 8 milj kr/år.

Jämförelser

På följande sidor finns ett antal tabeller och diagram med jämförelser mellan del olika alternativen.

Tabell 1. Jämförelser av de olika alternativen avseende funktionalitet

Nytta	JA "Helena Elisabeth"	UA _A "Stor svävare"	UA _B "Stor isbrytare"	UA _C "Liten isbrytare"	UA _D "Ny större färja"
Restider, lågsäsong	HE: 40 min VG: 20 min	15 min (> om isvallar)	30 min isbr. 120 min	30 min isbr. 120 min	Ny s-f: 40 min VG: 20 min
Restider, högsäsong	HE: 40 min ÖF: 20-30 min	15 min + 30 -40 min väntetid (vid dubbling) om inte sommarturlista tas fram	30 min	30 min	Ny större färja: 40 min
Godskapacitet	HE: 17 ton inkl en personbil, ingen separering av gods, bruten kylkedja Skoter: låg gods- kapacitet	HE: 30 ton, inkl liten lb, viss separering, obruten kylkedja Skoter: låg godskapacitet	> 25 ton, 22 bilar/alt några lastbilar, separering, obruten kylkedja	> 25 ton, 8 bilar/alt lastbil, separering, obruten kylkedja Skoter: låg godskapacitet	Ny s-f: ~25 ton inkl en bil alt liten lastbil, separering, obruten kylkedja Skoter: låg godskapacitet
Sårbarhet	Många alternativ	Sårbar på sommaren	Sårbar bara en färja	Några alternativ	Många alternativ
Komfort vid vind	HE dålig; ÖF bra VG dålig	Bättre än VG	Bättre än HE	Bättre än HE	Bättre än HE
Funktion vid is	HE ca 20 cm is VG isvallar dålig	Bättre än VG	Bättre än HE	Bättre än HE	Som HE
Handikapp- anpassning	HE dålig VG dålig	Ramp + anpassat utrymme (allergi)	Bättre än HE	Bättre än HE VG dålig	Bättre än HE VG dålig
Turtäthet	4 turer/dag året runt + ca 20 dubblingar under högsäsong	Samma som JA, men extraturerna tidtabelläggs	4 turer/dag året runt	4 turer/dag året runt + ca 10 extra tidtabell-lagda turer	4 turer/dag året runt + ca 10 extra tidtabell-lagda turer

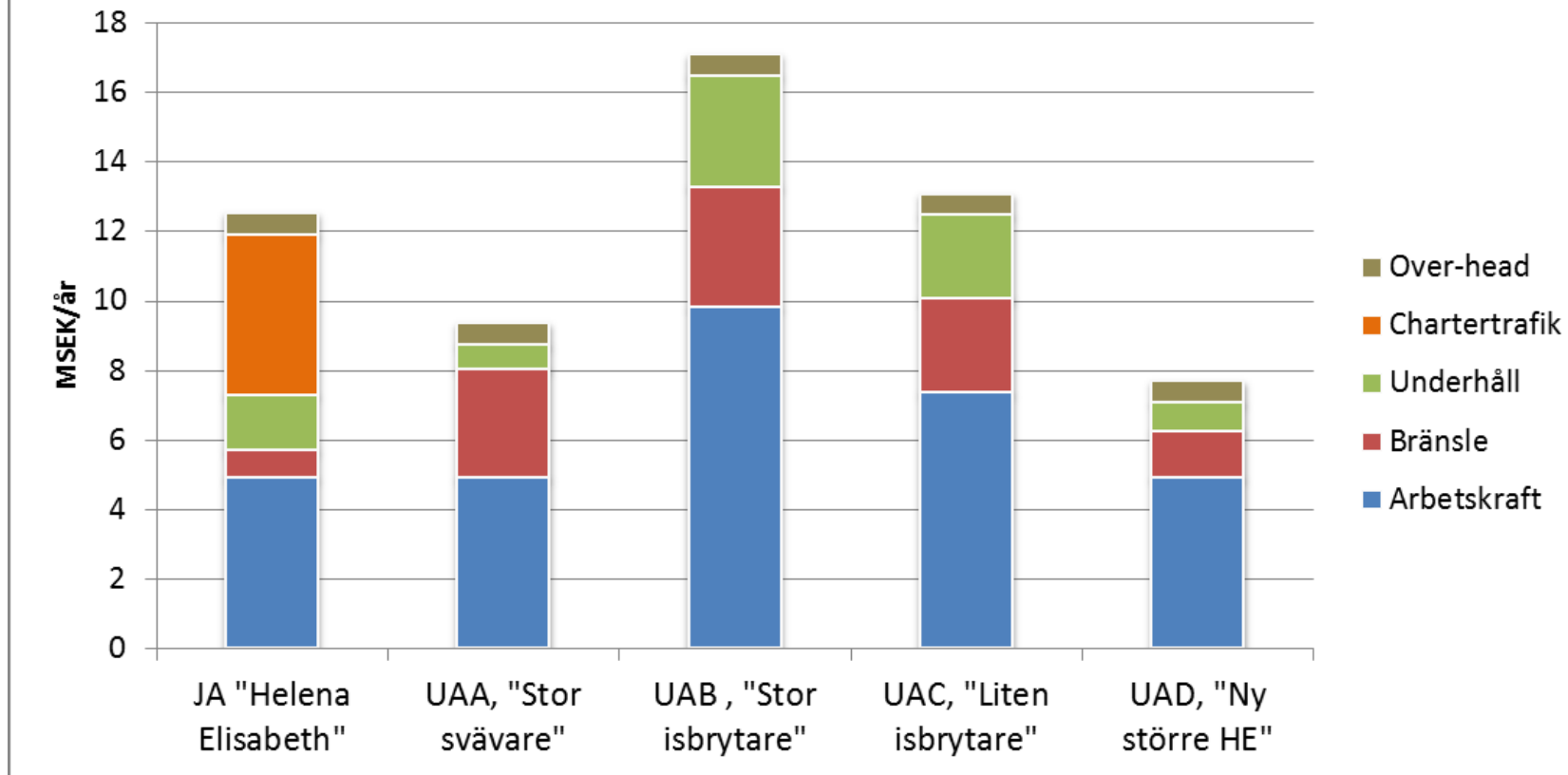
Tabell 2. Jämförelser mellan alternativen avseende vissa kostnadspekter

Kostnadsunderlag (30 år kalkylperiod, 4 %)	JA ”Helena Elisabeth”	UA _A ”Stor svävare”	UA _B ”Stor isbrytare”	UA _C ”Liten isbrytare”	UA _D ”Ny större HE”
Passagerare lågsäsong, ca 12 st / överfart	HE + Vintergatan	Svävare	Stor isbrytare	Liten isbrytare + VG	Ny HE+VG
Passagerare högsäsong, ca 59–118 st / överfart	HE+ÖF	Svävare	Stor isbrytare	Liten isbrytare	Ny HE
Antal turer/år (ej inställda turer, ~1% av turerna 2011)	1 595	1 595	1 475	1 535	1 535
Besättning	2 man	2 man	4 man	3 man	2 man
Annat		Tillstånd från Länsstyrelsen osäkert	Alltid viss överkapacitet	Dubbleringar behövs sällan i högsäsong	Dubbleringar behövs sällan i högsäsong
Annuitet (kapitalkostnader inkl skattefaktor 1 samt administrativa kostnader – restvärde) (miljoner kronor/år)	1,5	1,7	7,0	4,1	2,2
Operativ kostnad, inklusive charter (miljoner kronor/år)	12	9	17	13	8
<i>Operativ kostnad/ passagerare</i>	325 kr	243 kr	444 kr	339 kr	199 kr
<i>Investerings-kostnad/ passagerare</i>	38 kr	45 kr	185 kr	107 kr	58 kr
Genomsnittlig kostnad / passagerare (vid 38 500 passagerare/år)	363kr	287 kr	629 kr	446 kr	257 kr

Tabell 3. Jämförelser av kostnader mellan olika färjeleder

Färjelinje	Operativa kostnader, Mkr	Antal passagerare per år	Genomsnittlig kostnad per passagerare	Kommentar
Holmön	12,5	38 500	325 kr	
Linlederna i Rödupp, Boheden och Avan	11,8	159 000	74 kr	
Vinön	15,3	67 000	230 kr	5km lång
Aspö	20,6	287 000	72 kr	5,5 km lång
Nordö	28,3	314 000	90 kr	3,2 km, 3 öar
Ulvön	12,7	47 000	270 kr	21,5 km lång, enskild färjeled lik Holmön
Räfsnäs-Tjockö		36 428	89 kr	Kostnad per passagerare baserad på antalet passagerare, antal turer och timkostnad enligt uppgifter från Vaxholmsbolaget
Vaxholm- Tynningö/Ramsö		80 400	195 kr	Kostnad per passagerare baserad på antalet passagerare, antal turer och timkostnad enligt uppgifter från Vaxholmsbolaget
Samtliga allmänna färjeleder	531	1 560 000	34 kr	

Uppskattade drift- och underhållskostnader samt kostnader för chartertrafik för de olika utredningsalternativen



Figur 2. Diagram med skattade årliga operativ kostnader mellan de olika utredningsalternativen

Tabell 4. Kostnadsjämförelser mellan de olika alternativen.

Alternativ	Investeringskostnader fartyg, kajer o dyl (nuvärde inkl administration kapitalkostnader, skattefaktor 1 & restvärde) miljoner kronor	Operativ kostnad miljoner kronor /år	Kostnad per passagerare antagande 38 500 resor / år, 0 % tillväxt, (inkl skattefaktor 1, restvärde) kr/resa	Nytta	Övrigt
UA _D "Ny större HE"	66	8	257	Komfort vind Gods nivå 2, ej om is >20 cm Handikappanpassad	Liten svävare (Vintergatan) kvar
UA _A "Stor svävare"	52	9	287	Snabbast överfart Gods nivå 1, ej om is >20 cm Klarar nästan alla väder Buller Handikappanpassad	Tillståndsgivning osäker
JA "Helena Elisabeth"	39	12	363		Liten svävare (Vintergatan) kvar
UA _C "Liten isbrytare"	123	13	446	Snabbare överfart Gods nivå 2, ej om is >30 cm Klarar mer is Möjliggör bilpendling Handikappanpassad	Liten svävare (Vintergatan) kvar
UA _B "Stor isbrytare"	214	17	629	Snabbare överfart Gods nivå 3 Klarar nästan all is Möjliggör bilpendling Handikappanpassad	

Slutsatser av utredningen

Ny färja – Alternativ UA_D

Detta alternativ ger lägst kostnad per passagerare av de alternativ som jämförts, tätt följd av alternativet "Stor svävare". Alternativet ger i princip samma kostnader som "Stor svävare", men är billigare i drift än JA (nuläget), på grund av att det inte finns något behov av chartertrafik med ÖF. Alternativ UA_D ger något högre gods kapacitet än i JA, inklusive liten lastbil med obruten kylkedja och liten sopbil. Alternativet ger däremot ingen tidsvinst jämfört med JA men har bättre vind/vågegenskaper än JA och är handikappanpassad.

Stor svävare – Alternativ UA_A

Detta ger störst samhällsekonomisk nytta tillbaka – i form av mer än halverade restider. Upp till ca 30 ton gods tas med separat fartyg (ombyggd HE), vilket möjliggör obruten kylkedja. Det är dock oklart om svävaren har förutsättningar att klara obruten kylkedja utan specialfordon. Alternativet är däremot sårbart för störningar under högsäsong. Godsfartyget kan endast ta 12 passagerare per överfart. Om det skulle blåsa mer än 15 m/s eller vid tekniskt haveri saknas helt kapacitet att transportera dagturisterna. En annan sårbar period är medan nord-sydlig farled fryser igen och övrig is är mer än 20 cm tjock, då kan helikopter behöva sättas in. Det finns även en så kallad "Killing factor": Svävaren behöver tillstånd och få nya omständigheter har tillkommit sedan förra avslaget (bullerproblematiken kan troligen hanteras).

Liten isbrytare – Alternativ UA_C

Detta alternativ ger snabbare överfart än med jämförelsealternativet (JA) vid isfria förhållanden. Alternativet har större kapacitet att ta gods än JA, UA_A och UA_D, men till en jämförelsevis mycket hög kostnad. De operativa kostnaderna är jämförbara med JA (när chartertrafiken inkluderas). Driftskostnaderna är relativt höga då det behövs tre besättningsmän istället för två som med JA. Bränsleförbrukningen kan inte anpassas till antalet resande eftersom man kör med samma båt hela tiden. Bilpendling möjliggörs, liksom bilburen turism. Det är troligtvis inte enbart positivt för Holmön då det blir mer trafikträngsel på ön. Vägnätet är inte heller dimensionerade för högre trafik än i dag. Det leder även till en ökad miljöbelastning på ön.

Stor isbrytare – Alternativ UA_B

Detta är det i särklass dyraste alternativet. Driftskostnaderna är mycket höga. Det behövs fyra besättningsmän istället för två med JA. Bränsleförbrukningen kan inte anpassas till antalet resande då samma båt används hela tiden. Alternativet ger snabbare överfart än vid jämförelsealternativet (JA) vid isfria förhållanden. Detta alternativ har större kapacitet att ta gods än JA, UA_A, UA_C och UA_D men till en jämförelsevis mycket hög kostnad. Nyttor som inte kan monetäriseras (räknas om i pengar): Detta alternativ ger en hög Driftssäkerhet. Vid underhåll behöver dock ersättningsfartyg hyras in eftersom fartyget är det enda fartyget som trafikerar leden. Alternativet har en mycket hög gods kapacitet. Det finns i princip alltid en stor överkapacitet även vad gäller passagerare. Bilpendling blir möjlig i större skala än för "Liten isbrytare". Troligtvis är detta inte enbart positivt för Holmön. Det blir mer trafikträngsel på ön, och vägnätet är inte dimensionerade för högre trafik än i dag. Det leder även till ökad miljöbelastning på ön.

Nuläget – Alternativ JA

Inga av de önskade behoven uppfylls med detta alternativ och det är dyrare om man slår ut anläggnings- och driftskostnader per passagerare än både "Stor svävare" (UA_A) och "Ny, större färja" (UA_D). JA är också mer än dubbelt så dyrt per resa som Färjerederiets övriga färjeförbindelser (räknat per km). Troligtvis bidrar isförhållandena och antalet timmar som fartygen är i drift per dag till högre kostnader än genomsnittet.

Hur ska vi gå vidare?

Utifrån den utredning vi genomfört är "Ny större färja" (UA_D) att föredra framför övriga utredda alternativ. Det ger visserligen ingen tidsvinst jämfört med dagens trafikering (JA) och samma isegenskaper, men i övrigt ger det förbättringar inom: Godskapacitet inklusive obruten kylkedja, handikappanpassning, minskad sårbarhet och komfort vid vind.

Trafikeringsalternativen "Ny större färja" och "Stor svävare" är ungefär lika samhällsekonomiskt kostnadseffektiva. Det kan därför vara intressant att titta närmare på även dessa alternativ för- och nackdelar för olika aktörer som underlag för en diskussion om mervärde av medfinansiering av olika alternativ.

Frågor och diskussion

Efter K-E Hs presentation av utredningsalternativen och paus för fika och förfriskningar fortsatte mötet med en öppen diskussion där mötesdeltagarna fick framföra sina kommentarer, synpunkter och önskemål. Dessa är sammanfattade under några övergripande rubriker.

1. Restid.

Med alternativet med Ny färja (UA_D) beräknas den köra 9 knop. Flera deltagare framförde önskemål om högre fart och kortare restid. Resan bör inte ta mer än max 30 min, helst bara 20 min. Restiden är också ett problem för besökare då väntan blir minst 1,5 tim om färjan blir full och måste köra en dubblingstur. Bofasta pendlare har då problem, som inte kan komma i god tid. Turlistan – viktig för pendling

K-E H svarade att fart och bränsleförbrukning hänger ihop. Hög fart kräver mer bränsle. Vidare kan ökad maskinstyrka också kräva annan behörighet och fler i besättningen. Det kan även vara svårt med fler än 100 pax och bara två i besättningen. TV vill även slippa dubbla besättningar som krävs om turlistan utökas både morgon och kväll.

2. Godskapacitet

Ett nödvändigt och grundläggande behov är kapacitet för olika tunga fordon. Sophantering vintertid måste också fungera. Söpbil väger 15 ton och slambil upp till 18 ton och är 9 m lång. UmEva vill hålla hög service på Holmön och vill att det nya transport alternativet ska klara detta. Affären behöver kunna transportera varor med obruten kylkedja sommartid och frostfritt vintertid. För att trygga bränsleförsörjningen måste även färjan klara en normal bränslebil. Räddningstjänsten måste kunna komma ut med sina fordon för brandbekämpning. Behovet av många personbilar är mindre och förhållandet mellan lastyta och passagerarutrymmen bör kunna diskuteras. Lilla isbrytaren kan t ex disponeras om mellan antal bilar och personer. Skogsbruk och virkestransporter är också viktigt.

3. Svävaren

Restiden med svävaren är längre än 15 min inkl start och stopptider. Kunnigt svävarfolk säger att svävaren inte kommer att fungera hos oss. Vintegatan (VG) fungerar inte i Kvarken med våra isförhållanden. Vad finns för resurser att bärja svävaren om den stannar ute till havs?

4. Kostnadsaspekter

Kostnaderna för de dyra alternativen förefaller vara överdrivna samtidigt som kostnaderna för de billiga alternativen är underskattade. Det är inte relevant eller rättvisade att jämföra kostnaderna på det sätt som sker med kostnad/pax då Holmöleden bara har ett fåtal turer medan andra leder skör skytteltrafik. Holmöleden går dessutom i D-sjöfart där det krävs åtskilligt mer av säkerhetsåtgärder som ger högre kostnader. Därför haltar jämförelserna.

K-E H framhåller att man vill begränsa båtlängden till 24 m och 100 pax för att kunna fortsätta med enbart två i besättningen

5. Statens ansvar

Reservatet är en viktig del på Holmön och Staten har ett ansvar att se till att man kan besöka Holmön och reservatet

6. Fördyrande faktorer

Holmöleden enda D-led och det är därför svårt att flytta färjor mellan leder som på de andra lederna.

7. Övrigt

Kan man ha olika passagerarcertifikat under olika delar av året? TV håller på att undersöka. Åldern på fartyg i Sverige och Finland är idag för hög. Problemet gäller således inte bara Holmöleden.

Bilbesiktningen på Holmön har hittills skett med hjälp av dispens om detta försvinner hur löser man detta?

Ombyggnation med belysning i Norrfjärden. Detta är en viktig säkerhetsaspekt.

Det finns en överenskommelse mellan Kommunen, Länsstyrelsen och VV från 80-talet. Med facit i hand kan man se att man stasade för fjuttigt.

Fortsättningen

Alla som vill kan nu lämna synpunkter på detta material. Synpunkter ska lämnas inom två veckor och kan lämnas direkt till K-E H på TV eller till Olle Nygren, som sammanställer och skickar in dessa till K-E H den 6 december. Tidsplanen därefter är lite flytande eftersom man nu inte vet hur mycket synpunkter som kommer att komma in och hur man sedan behöver hantera inkommande synpunkter. Målsättningen är i alla fall att hinna klart med ett förslag till beslut innan årsskiftet.

Vid PC:n



Olle Nygren