

2024-05-15

Landsbygds- och infrastruktur departementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

Remissvar remiss LI2023/02630

Rapport: Holmöleden, Ett regeringsuppdrag avseende ledens funktion och utveckling

Sammanfattning

Holmöns Utvecklingsforum (HUF) anser att utredningens förslag till kommunikationslösning inte uppfyller de direktiv som utredningen fått gällande att föreslå en långsiktigt hållbar lösning för kommunikationerna till Holmön. Skälen är följande:

- **Tillgängligheten som anges i utredningen stämmer inte.** Det leder till att slutsatserna som dras i rapporten blir felaktiga. Under de senaste åren har tillgängligheten för pendling under vinterhalvåret varit i snitt 70%. Under senaste vinterhalvåret, 1 nov 2023 - 30 april 2024, har färjan varit helt inställd 59 dagar och haft delvis inställda turer under 27 dagar. Det innebär att det endast gått att pendla 52 % av dagarna under det senaste halvåret.
- **Trafikverkets isdirektiv, inställelsetiden för helikopter** samt att inget gods får transporteras med helikopter eller svävare är tre avgörande faktorer som behöver justeras för att en rimlig vintertrafik ska kunna upprätthållas.
- **Utredningens slutsats** - att dagens kapacitet är tillräcklig - går omöjligt att dra utifrån kommunens behovsanalys.
- **Utredningen** föreslår ingen lämplig finansieringsmodell för en ny färja.
- **HUF har** ingen särskild åsikt om huvudmannskapet eller om vilken specifik kommunikationslösning som föreslås, det viktiga för oss är att det blir en huvudman och trafiklösning som skapar en långsiktigt och hållbar året runt trafik till Holmön.
- **HUF förutsätter** också att, vid de ombyggnationer i hamnarna som utredningen föreslår, så utförs behövlig muddring samt att antalet småbåtsplatser inte minskar.
- **Den föreslagna kommunikationslösningen uppfyller inte gällande klimatmål.** Den uppfyller inte heller EU:s artikel 174 eller behovet av blåljustransporter.

Ordförande:
Joar Sandström
Holmö Byaväg 144
918 03 Holmön
076 – 2515690
joarjolle@gmail.com

Kassör:
Olle Nygren
Jongården Berguddsvägen 14
918 03 Holmön
070 – 6636706
olle@damina.se

Bankgiro: 5511-6834
Organisationsnummer
894003-5945
Webportaler
www.holmon.se
www.visitholmon.se

HUF är däremot positivt till utredningens slutsats att en projektgrupp bör tillsättas för att påbörja arbetet med att hitta en ny och miljöanpassad färja. **HUF understryker behovet** av att arbetet med att hitta en långsiktigt hållbar och miljövänlig trafiklösning snarast påbörjas.

Inledning

Detta är Holmöns Utvecklingsforums (HUF) remissvar. Holmöns Utvecklingsforum samlar öns föreningar och företag. Trafikverket och Länsstyrelsen har genomfört en utredning för funktion och framtida utveckling av Holmöleden. Ett viktigt underlag för detta arbete är den behovsanalys som utförts av Umeå kommun. Den behovsanalysen finns dessvärre inte med i remissunderlaget.

Utredningen beskriver fem olika förslag till transportlösningar varav fyra innebär ökad kapacitet jämfört med idag och en lösning motsvarar dagens kapacitet. Det är samma förslag som presenterades i den utredning utförd av WSP som presenterades i januari 2013. Det tycks som att förslagen har kopierats utan någon fördjupad analys. Detta är anmärkningsvärt.

Tillgänglighet

Utredningen skriver att tillgängligheten på leden är 95,5 %, baserat på åren 2020-2022.

HUF menar att utredningen presenterar felaktiga eller vilseledande uppgifter då tillgängligheten som anges omöjligt kan stämma sett över ett helt år. Vi tror att den statistik som används i rapporten utgår från när färjan trafikerar leden vilket endast är under den isfria delen av året.

Det är framförallt under vinterhalvåret trafiken till Holmön påverkas av inställd trafik. I snitt är 30% av alla dagar från november till april påverkade av inställd trafik. Det skapar en orimlig situation under i stort sett hela vintern i och med att du aldrig med säkerhet vet när du kommer till eller från ön.

Bryter vi loss vinterhalvåret, november till april, blir tillgängligheten följande:

- År 2021 var trafiken helt inställd 34 dagar samt delvis inställd 14 dagar.
- År 2022 var trafiken helt inställd 25 dagar samt delvis inställd 18 dagar.
- År 2023 var trafiken helt inställd 30 dagar samt delvis inställd 16 dagar.
- År 2024 har trafiken (jan-april) varit helt inställd 44 dagar samt delvis inställd 18 dagar.

Sammanfattningsvis har pendling inte varit möjlig på grund av helt eller delvis inställd trafik under 48 dagar 2021, under 43 dagar 2022, 46 dagar under 2023 och 62 dagar under 2024. Det innebär att tillgängligheten för pendling under november - april är i snitt 70 %.

För godstransporter är tillgängligheten ännu sämre då sådana transporter inte kunnat ske när helikopter eller svävare ersatt färjan.

Dessa siffror talar sitt tydliga språk. Dagens färjetrafik till Holmön lever inte på något sätt upp till den tillgänglighet man rimligen kan kräva. Med den kraftigt begränsade tillgängligheten främst vintertid som är fallet idag så kan inte behovet av samhällsviktiga transporter och beredskap tillgodoses. Den otillräckliga tillgängligheten medför också att de företag som verkar på Holmön inte heller kan klara sina transporter på ett godtagbart sätt. Det gäller såväl Holmöns Lanthandel, restauranger och de

jordbruks- och snickeriföretag som finns på ön. Kapaciteten är också så begränsad att även privatpersoners godstransporter inte heller kan ske på tillfredsställande sätt då det periodvis inte finns lediga platser att boka. Utredningens förslag om en ökning av tillgängligheten med 2,1 % blir i ljuset av dessa faktum näst intill intetsägande.

Färjerederiets regler och direktiv

I dagsläget har Färjerederiet ett isdirektiv för färjan som innebär att färjan enbart får gå i isränna. Den får inte bryta is och om gångtiden blir mer än den dubbla normaltiden ska färjan ställas in. Vidare ska fem dagars inställetid efter att färjan ställts in tillämpas innan helikopter sätts in. Svävare körs enbart vid minst 20 centimeter is. Helikoptern och svävare får inte heller ta gods.

HUF menar att isdirektivet, inställetiden för helikopter samt att inget gods får transporteras med svävare eller helikopter är tre avgörande faktorer som behöver justeras för att en rimlig vintertrafik ska kunna upprätthållas.

Kommunens behovsanalys

Nedan lyfter vi utvalda punkter ur Kommunens behovsanalys, som inte fanns med i remissunderlaget men som vi menar är ofrånkomligt relevanta i beaktandet av en hållbar kommunikationslösning,:

1. För att dagspendling till/från Holmön ska fungera måste kraven på en fungerande färjetrafik sättas högre än idag. Färjans driftsäkerhet måste förbättras, framför allt under vinterhalvåret då driftstörningar och väderkänslighet leder till många inställda färjeturer.
2. De is- och väderdirektiv som idag styr färjetrafiken har skapat en situation där boende på ön lever i en konstant osäkerhet om turer ska komma att ställas in.
3. Ersättningstrafik i form av helikopter kan inte ses som en rimlig eller långsiktig transportlösning, eftersom direktiven som styr helikoptertransporterna omöjliggör gods och kräver en inställetid på fem vardagar.
4. Det största grundläggande kravet handlar om att säkra godstransporter året runt, även under vintertid när isen lagt sig.
5. Holmöns lanthandel är en viktig servicegivare som skapar förutsättningar för ett fortsatt heltidsboende på Holmön. Det är av yttersta vikt att butiken blir sedd som den samhällsviktiga aktör den är i frågor kopplat till Holmötrafiken. Att inte kunna säkra livsmedelstransporter till butiken året runt är direkt otillräckligt.
6. Umeå kommun understryker att antalet folkbokförda på Holmön inte borde användas som ett argument för att undvika satsningar och förbättringar i Holmötrafiken.

Både enkätsvar och dialoger visar att det bor långt fler än den folkbokförda befolkningen på Holmön regelbundet året om, i form av deltidsboende och fritidsboende. Dessa gruppers behov är lika viktiga att beakta när Holmötrafiken planeras, eftersom det finns en stor potential i att möjliggöra för flera av dessa att bosätta sig permanent på ön.

När utredningen inleddes var Umeå Kommun och Region Västerbotten parter i arbetet där kommunen bland annat tagit fram en behovsanalys. Efter detta har Trafikverket och Länsstyrelsen utelämnat Kommunen och Regionen som parter i det fortsatta arbetet med rapporten. I rapporten diskuteras olika alternativ för huvudmannaskap och det föreslås att kommunen ska vara huvudman

för trafiken och upphandla trafiken med 80 % statsbidrag från Färjerederiet eller annan operatör. Och att delfinansiera resterande med biljettintäkter. Kommunen har dock tydligt sagt att de inte vill vara huvudman. Förslaget är inte förankrat med kommunen, trots att de varit part i utredningen.

Finansiering av ny färja

I avsnitt 4.6 i utredningen beskrivs olika tänkbara finansieringsmöjligheter.

HUF konstaterar att utredningen inte kunnat peka på och föreslå lämplig finansieringsmodell för en ny färja, vilket inte heller uppfyller direktivet i utredningen.

Miljö- och EU-mål

HUF kan konstatera att:

- Den föreslagna lösningen svarar inte upp till Trafikverkets egna, svenska eller EU:s klimatmål.
- Den föreslagna lösningen lever inte upp till EU:s artikel 174.
- På Holmön pågår ett EU-projekt, Clean energy for EU islands (CE4EUI), där ett drygt 30-tal öar inom EU utan fast vägförbindelse deltar. Målet är att skapa planer för att göra öarna energimässigt fossilfria. En viktig del för att uppnå fossilfri energiförsörjning är kommunikationen till ön. Här kommer färjetrafiken att vara en viktig faktor. Det kommer därför att vara nödvändigt att diskutera och utreda hur den framtida kommunikationslösningen ska kunna bli fossilfri.

HUF förutsätter därför att nuvarande och ev kommande huvudman för trafiken deltar aktivt i CE4EUI i arbetet med att hitta en trafiklösning som lever upp till våra uppsatta miljö- och klimatmål.

Övriga synpunkter

Hamnar

Utredningen konstaterar att, oavsett vilken kommunikationslösning som väljs, kommer färjelägena i hamnarna på båda sidor att behöva byggas om för säker och rationell angöring och stationering av färjorna på samma ställe. I Byviken finns i hamnen även en småbåtshamn och gästhamn och hela hamnen ägs av Byviken Holmön Ekonomisk förening (Hamnföreningen).

HUF förutsätter att, vid en ombyggnation av färjeläget i Byviken, utförs denna så att antalet småbåtsplatser inte minskas, utan planeras så att om befintliga småbåtsplatser behöver tas i anspråk så tillskapas nya där så är lämpligt i samråd med Hamnföreningen..

Den nuvarande angöringen för Capella har medfört att propellerströmmar orsakar uppgrundning i gästhamnen på grund av att bottensand spolats in mot gästhamnen. Muddring kommer att behövas i hamnen för den ombyggnation av färjeläget som utredningen föreslår.

HUF förutsätter att muddring då samtidigt utförs i det uppgrundade området i gästhamnen då detta orsakats av Capella och att detta sker i samråd med Hamnföreningen.

I Norrfjärden finns också en liten småbåtshamn för tillfällig angöring. Även i Norrfjärden föreslår utredningen en ombyggnation så att även Helena Elisabeth kan ligga stationerad där.

HUF förutsätter, på samma sätt som i Byviken, att den ombyggnationen planeras så att det även fortsättningsvis finns ett antal småbåtsplatser för tillfällig angöring.

Huvudmannaskap

HUF har ingen särskild åsikt om huvudmannaskapet eller om vilken specifik kommunikationslösning som föreslås, **det viktiga för oss är att det blir en huvudman och trafiklösning som skapar en långsiktigt och hållbar året runt trafik till Holmön.**

HUF kan även konstatera att det förslag till lösning på huvudmannaskapet som utredningen presenterar inte förefaller vara konstruktivt, då den föreslagna huvudmannen inte är intresserad och är överkörd av utredningen i detta fall.

Avslutning

HUF menar att tillgängligheten som anges i utredningen omöjligt kan stämma vilket leder till att slutsatserna som dras i rapporten blir felaktiga.

HUF är positiva till utredningens slutsats att en projektgrupp bör tillsättas för att påbörja arbetet med att hitta en ny och miljöanpassad färja. **HUF understryker behovet** av att arbetet med att hitta en långsiktigt hållbar och miljövänlig trafiklösning snarast påbörjas.

/Styrelsen för Holmöns Utvecklingsforum genom Joar Sandström och Olle Nygren.