

Holmön den 1 september 2008

LÄGESRAPPORT IS-GRUPPEN, AUGUSTI 2008

Färjans nedgradering har ryckt 1 månad närmare sedan den sista månadsrapporten, nu är det bara 22 månader kvar för VV att ordna en ny färja.

Efter Länsstyrelsens Nej till svävare har inte mycket hänt, vad vi vet, det ser ut som att alla inblandade har gjort på stället marsch, för att fundera över nästa drag.

Vi har bearbetat Umeå Kommuns ledning för att försöka få till stånd ett samarbete inför framtiden, Lennart Holmlund vägrar träffa oss. Han meddelar att Umeå Kommun stöttar det tagna regeringsbeslutet och Holmlund tror att VV Färjerederiet skall lämna in en reviderad ansökan för svävartrafik till Västerbottens Länsstyrelse!??

Holmöns Infrastrukturgrupp har satt ytterligare press på Region Norr och bett att man snarast stoppar planerna på en flytt av färjans stationeringsort, dessutom att man försöker få klartecken, från Regering och VV, Borlänge, att nybeställa en färja för Holmöleden. I samband med vårt brev till Region Norr kontaktade vi även Infrastrukturdepartementets Åsa Torstensson, där vi anhåller att Departementet snarast ber Regeringen fatta ett nytt beslut om Holmöleden för att ge VV möjlighet att beställa en färja. Se bifogade kopior, no. 1 och 2, på brev till Åsa Torstensson och Region Norr.

I slutet av månaden besökte styrelsen för Skärgårdarnas Riksförbund (SRF) Holmön. HUF och SRF arrangerade ett allmänt möte med tema "Företagande i Skärgården". Det allmänna mötet blev en succé där samtliga, närmare 30 deltagare, uppskattade vår miljö och ö. Deltagarna kom från olika öar, alltifrån Skåne i söder till Norrbotten i norr. Holmöns Infrastrukturgrupp fick tillfälle att redovisa våra problem med framtida transportmedel och stationering. Det visade sig då att även Vinön, som har Färjerederiet som färjehållare, brottas med rederiets ledning om stationering, där rederiet vill flytta färjan och resenärerna vill att den skall vara stationerad på ön.

I samband med att det finska varvet svarade oss angående leveranstid på en nybeställning, sände man med ett förslag på en passagerar- och bilfärja som är godkänd att gå i D-område och att den bryter is. Portar i båda ändar. Förslaget kan så klart omarbetas för att passa helt på Holmöleden. Det är ett intressant förslag som ni kan se som bilaga no. 3.

Vårt arbete har ännu inte rönt fullständig framgång, men med ert stöd och era förslag så ser vi positivt på framtiden, och håller tummarna att man från myndigheternas sida snarast sätter till alla klutar.

Trevlig fortsatt höst tillönskas er alla.

Holmöns Infrastrukturgrupp

Thorbjörn Lindberg

Talesman för Holmöborna i denna fråga

Holmön den 26 augusti 2008

NYBESTÄLLNING AV FÄRJA TILL HOLMÖLEDEN

Holmöborna är djupt oroade över den utdragna processen av att hantera Länsstyrelsens i Västerbotten avslag på VV's ansökan om svävartrafik till Holmön.

Svävarförslaget har tagit alltför mycket tid att hantera, när avslaget kom måste man ju lägga svävaren bakom sig, gå vidare och ändra regeringsbeslutet så att VV omgående kan beställa en ny isgående passagerar- och bilfärja.

Det har nu gått två månader sedan Länsstyrelsens beslut, och vi har inte fått information om något ändrat beslut. Den 1/7 2010 klassas nuvarande färjan ned, vi har nu bara 22 månader på oss, varven måste ha minst två år på sig att bygga den nya färjan, därav tidspressen.

Tacksam för en uppdatering av vad som händer för närvarande i frågan.

ÄNDRAD STATIONERINGSORT FÖR HOLMÖFÄRJAN

Vad vi förstår så fortsätter VV Färjerederiet sitt arbete med planerna på att flytta färjans stationeringsort från Holmön till Norrfjärden (fastlandet).

Vårt brev till Dig, som ansvarig för Holmöleden och Färjerederiets kund, av den 4/6 2008, belyser tydligt våra skäl att ett byte av stationeringsort inte är positivt, varken för VV eller Holmöborna.

Färjerederiets skäl är på alla punkter illa genomtänkta och gynnar ingen. Kund (Region Norr), resenärerna (Holmöborna) och Norrfjärdenborna får däremot en avsevärd försämring mot vad man har idag.

För Holmöborna är de viktigaste försämringarna att:

- **Säkerheten försämras.** Färjans stationering på Holmön har alltid betytt att man som sista livlina alltid haft färjan att tillgå vid sjukdom, olycksfall och andra otrevligheter. Helikopter som finns i Lycksele är inte alltid tillgänglig, den kan inte heller komma under vissa väderförhållanden (isbildning på rotorblad).
- Personalen har ingen jourtjänst, vilket kan innebära mycket lång framkörning på landsidan.
- Startar färjan från Norrfjärden, har personalen mycket dålig överblick av vädersituationen på Kvarken och vid Holmölandet. Detta gäller både vid kraftig vind och under isförhållanden (man kan fastna i isen).

Vind och is förhållanden ändrar sig mycket snabbt i Kvarken, ute på Holmön har man betydligt bättre grepp om den aktuella situationen än inne i Norrfjärden.

- Punkterna i brevet från den 4/6 2008 kvarstår som argument.

Vill även påpeka att VV har skyldighet att följa de två lagarna som gäller medborgares lika rätt till säkerhet i Sverige, både vad gäller sjukvård och andra otrevligheter:

- Hälso- och sjukvårdslagen
- Räddningstjänstlagen

Baserat på brevet den 4/6 2008 och ovan förstärkning ber vi Dig och andra ansvariga att omgående se till att :

Holmöfärjans stationering är HOLMÖN.

Med bästa hälsning
Holmöns Infrastrukturgrupp
Thorbjörn Lindberg
Talesman för Holmöborna i denna fråga.

Holmön 27 augusti 2008

Infrastrukturminister Åsa Torstensson
Infrastrukturdepartementet
Stockholm

FÄRJEFÖRBINDELSE MELLAN HOLMÖN OCH FASTLANDET.

Vi Holmöbor och andra berörda är djupt oroade över avsaknaden på besked vad som händer i frågan om vårt framtida transportmedel. I juni/2008 fattade Länsstyrelsen i Västerbotten beslutet att tillstånd ej kunde ges för svävartrafik till Holmön. Alltså uppfylls inte kravet i regeringsbeslutet av den 19/4 2007.

I vårt brev till dig av den 30/6 2008 ber vi att du ordnar ett förändrat regeringsbeslut så att Vägverket kan få tid på sig att nybeställa en lämplig isbrytande passagerar- och bilfärja. Förhoppningen är då att Staten är huvudman och att en ny effektiv färja utför trafiken. Ett förändrat beslut innebär att Vägverket snabbt kan gripa sig an uppgiften om nybeställning av en färja. Den 1/7 2010 rullar fort närmare, det datum när nuvarande färjan klassas ned till 59 passagerare, vilket gör att det är bråttom. Varven har ungefär 24 månaders leveranstid för en ny färja.. Tacksam om nytt beslut kan fattas snart, vi vill inte komma i kläm av andra stora frågor som väntas under innevarande höst.

Med bästa hälsning
Holmöns Infrastrukturgrupp
Thorbjörn Lindberg
Talesman för Holmöborna i denna fråga.

SHORT DESCRIPTION OF P699 FERRY

1. GENERAL

The basic design is based on EU domestic traffic area D requirements. The project can easily be developed into more open areas if needed.

The vessel here is a standard model and will be modified in accordance with the owners wishes where necessary.

The main dimensions of the ferry are:

LOA	43.9 m
LWL	38.5 m
B	11.1 m
Height	4.0 m (to car deck)
Draught	2.9 m
DWT	182 tons
Passengers	200 max
Main engine power	2 x 740 kW
Open water speed	11.5 m
Ice performance	45 ch level ice
Car lanes (b 2.7m)	110m
Option for hoistable car decks	
Classification	DNC 1A1 R4, Car ferry B, Ice 1A super Note: the engine power is below 1A super requirement

2. HULL AND DECK HOUSE

Hull	Steel, NS36 used in chosen areas of shell plating
Casings	Aluminium Al Mg 4.5 Mn, funnel of steel
Deck house	aluminium Al Mg 4.5 Mn

Painting of hull outside "Inerta 160" ice breaker paint

3. STEEL OUTFITTING

Two end ramps, both abt 2m of length + flaps,
dimensioning for 15 tins axle load and 30t boggie load

Visor of steel construction

ILS OY

Puutarhaku 45, 20100 Turku, Finland
Telephone +358 2 417 22 00
Telefax +358 2 417 22 10

Heikkiläntie 8 B, 00210 Helsinki, Finland
Telephone +358 9 41 59 24 41
Telefax +358 9 41 59 24 44



Visor and ramp hydraulically operated, controls locally and from the bridge.

Option for hoistable car decks with free breadth of 2.4m, hydraulically operated, for max 1.5t car weight, 5 cars on both sides.

4. SHIP OUTFITTING

Rudders 2x65 degrees, semibalanced high lift profile

Electro hydraulic steering gears.

Bow thruster 150 kW

Navigation equipment:

- 2 daylight radars 3 and 10cm
- Ecdis
- Autopilot and DGPS-compass
- Radio station in acc. with GMDSS area 1
- Command speaker system
- PA system
- Internal telephone system
- Land telephone
- Radio and TV receivers
- Passenger information system
- TV surveillance system
- Navigation lights and lanterns
- Searchlights
- Whistles
- Ships bell

Anchor and windlass in acc with DNV R-4 and EU area D

Mooring winches (3)

5. CREW OUTFITTING

Mini MES-system with slides and rafts (for 2x238 persons)

Rescue boat

Rescue suits, life belts and buoys

Insulation and panelling in acc with cold weather operation area

WT sliding bulkhead doors (3)

Person lift from car deck to saloon

Air conditioning system with preheating and cooling

Fresh water system

Vacuum sewage system (no waste overboard)

Grey water tank (not led overboard).

6. MAIN MACHINERY

Main diesels 2 x CAT C32 or similar, each 746 kW



CP-propellers 2 x Rolls Royce 50 XF5/4 D-B or similar with NiAl bronze propeller blades, strengthened ti 1A Super

Boiler, hoe water type abt 120 kW.

Aux engines, 2 x 120 kW 1500 rpm, type Sisu or similar

Emergency generator abt 50 kW

7. MACHINERY SYSTEMS

Fuel and lub oil system in accordance with the engine requirements.

Box cooler –type fresh water main and auxiliary machinery cooling system.

Combined catalyst and silencer in each diesel engine.

Automation system in accordance with E0.

8. SHIP SYSTEMS

Ballast pump 50 m³/h

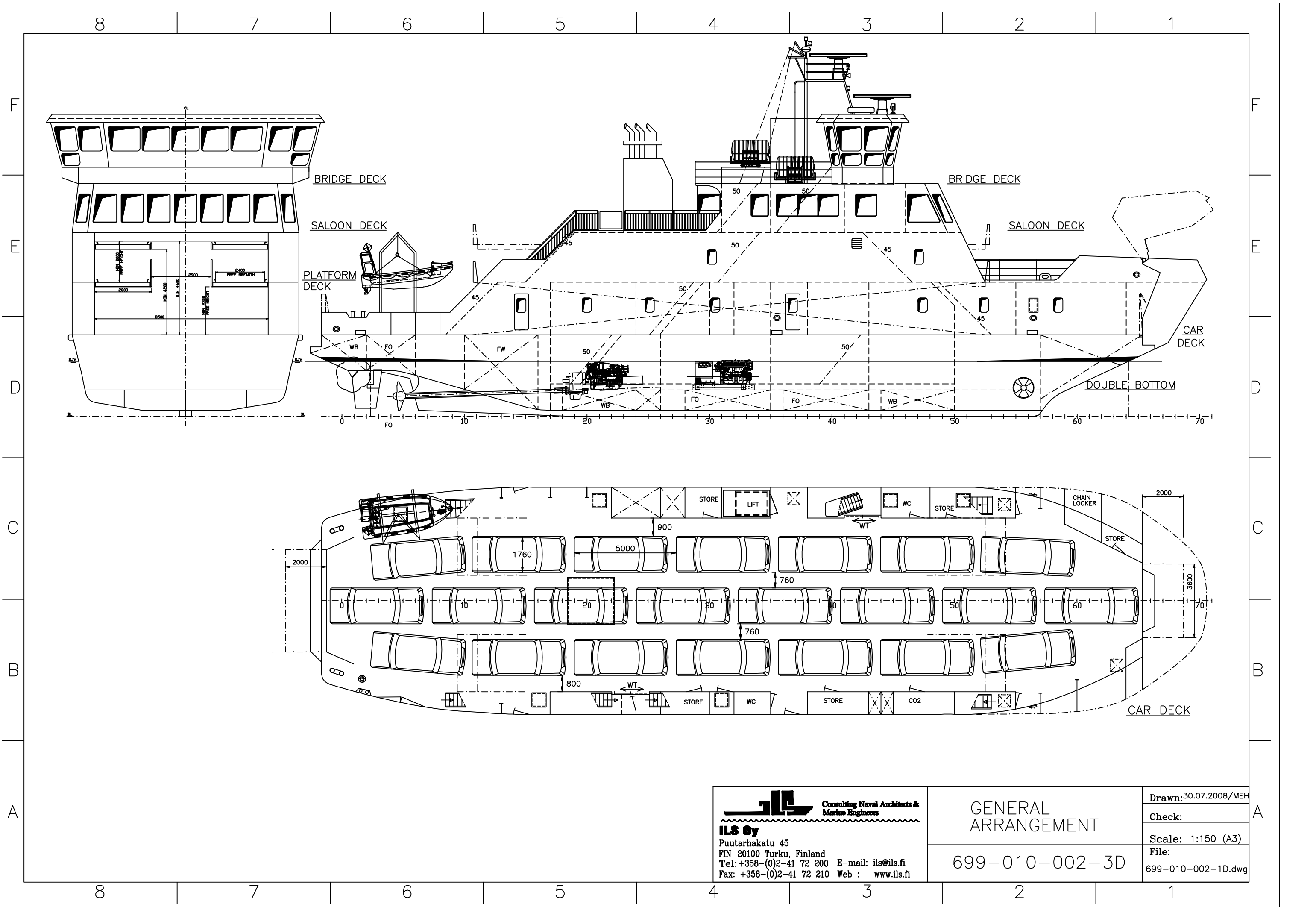
Bilge pump 25 m³/h

Water fire extinguishing pumps 2 x 25 m³/h

Spinkler system in passenger and crew spaces

CO₂ in the main and aux engine rooms.

Electrical systems in accordance with DNV



ILS Oy
 Puutarhakatu 45
 FIN-20100 Turku, Finland
 Tel: +358-(0)2-41 72 200 E-mail: ils@ils.fi
 Fax: +358-(0)2-41 72 210 Web : www.ils.fi

GENERAL ARRANGEMENT

699-010-002-3D

Drawn: 30.07.2008/MEH
 Check:
 Scale: 1:150 (A3)
 File:
 699-010-002-1D.dwg