

Holmön den 30 november 2009

Summering av fakta och utveckling av frågan om Holmöns transportmedel

Tillbakablick.

1935 beslutar staten att anordna färjetrafik till/från Holmön. Uppdraget läggs på Vägverket (VV). Trafiken kommer igång, under protest från VV, som anser att de inte bör vara ansvariga för sådan trafik. 1951 klubbas att VV inte är tvingade att utföra trafiken, men VV fortsätter ändå till dags dato. 1956 invigs nytt färjeläge, på fastlandet, i Norrfjärden (tidigare läge var i Osnäs) och en nyinköpt begagnad färja sätts i trafik. 1962 byggs den östra hamnpiren i Byviken, Holmön.

I slutet av 1970 talet startar en kampanj för att få en bättre färja, transportkapaciteten är inte tillräcklig. Slutligen ger Regeringen VV uppdraget att beställa en ny färja, som levereras sommaren 1983. Färjan byggdes på ett varv som saknade kunskap att bygga fartyg av denna typ. Maskindelar köptes billigt och passades in i maskinrummet. Meningen var att den skulle göra 12 knop, men skrovet gjorde att färjan inte klarade mer än 9 knop. Det tog några år innan färjan var fullt funktionsduglig efter leveransen. Men billigt blev det! Färjan är en 173 personers passagerarfärja, med lastutrymme, lastdäcket är 7 x 2,5 meter. Med passagerare kan hon lasta 12 ton, utan passagerare max 17 ton. Färjan kan bryta upp till 1 dm jämn is och stöta sig igenom 1,5 dm jämn is. Hon kan transportera ett fordon på lastdäcket, lastutrymme måste bokas hos personalen. Färjans stationering har alltid varit på Holmön, den ö färjan betjänar.

De senaste 8 årens händelser.

År 2001 presenterades BREV utredningen, där även Holmöns vägnät ingår. 2005 beslutade regeringen att 3 färjeleder skulle särbehandlas och utredas/förhandlas av Thage G. Peterson, som tillsattes tidigt 2006. Peterson installerades på Infrastrukturdepartementet och jobbade mycket nära I. Skogö och A. Werner från VV. Han fick där informationen att svävare var framtidens transportmedel för Holmön. Den nuvarande färjan kommer att klassas ned den 1/7 2010, orsaken är ändrade säkerhetsbestämmelser. Passageranatalet reduceras då från nuvarande, 173 till endast 59.

Peterson besökte Umeå/Holmön maj 2006 och lyckades nå en förhandlingsuppgörelse med Umeå Kommun, Länsstyrelsen i Västerbotten och Västerbottens läns Landsting. Kostnadsberäkningen för den planerade svävaren och den ombyggda nuvarande färjan till lastfärja, beräknades uppgå till totalt 30 miljoner kronor. De lokala parterna i Västerbotten erbjöd sig att stå för 5 miljoner kronor vardera och VV/staten för resterande 15 miljoner kronor. Holmöborna gav, i september 2006, Peterson sin syn på svävare. Peterson tog inte till sig dessa synpunkter, kontaktade ej heller öborna för att diskutera frågan. A. Werner, VV gjorde flera resor till England där den projekterade svävaren planerade byggas.

Holmöborna protesterade ytterligare under utredningens gång, de pekade på svävarens dåliga kapacitet, buller, omoderna utförande och de mycket höga driftkostnaderna. Svävare är en farkost som används där båtar/fartyg inte kan köra, i övrigt bör fartyg användas. Att använda en svävare på Kvarkens vilda vatten och följa en turlista är genomförbart.

I början av 2007 kallades Holmöborna till information av Peterson, han klargör då att förhandlingsuppgörelsen skall lämnas till regeringen i slutet av mars för beslut. Ingen hänsyn tas till våra synpunkter. Utredningen hade dragit ut på tiden, 14 månader, mycket beroende på valet 2006.

Vår anhållan att få ta del av utredningsmaterialet villfors inte. Redovisning av alternativ kunde Peterson inte presentera. Han jobbade under hela utredningen mycket nära Infrastrukturdepartementet och VV's högsta ledning. Svävare var från början, enligt VV, enda alternativet, vilket Peterson följde genom hela förhandlingsuppgörelsen.

I april 2007 besökte Infrastrukturministern Umeå, där tillkännagav hon att Regeringen påföljande dag skulle besluta att svävare skall ersätta den nuvarande färjan på Holmöleden. Infrastrukturministern poängterade att hon var mycket nöjd med denna partiöverskridande överenskommelse!!!!

VV ansökte, enligt Regeringsbeslutet, om tillstånd för svävartrafik till Holmön. Tillstånd beviljades INTE av Länsstyrelsen i Västerbotten, bullernivåerna var alltför höga !!!

I slutet av 2007 inlämnade Holmöborna en Hemställan till Infrastrukturdepartementet mot svävarbeslutet, hemställan lämnades utan åtgärd. Sakskäl lyssnade man inte på. En långvarig informationskampanj startades av Holmöborna, den drevs både lokalt och nationellt. Riksdagsmän och tjänstmän på olika nivåer bearbetades. Många kallades till olika symposier om vår transportfråga. Viss exponering i pressen fick vi också. Kunskapen om vårt transportmedel fördjupades och Holmöns transportfråga delades med ett större antal människor.

Färjans personal fick på hösten 2008 instruktioner att man skulle lägga färjan om det skulle börja gå tungt i isen. I början av 2009 bildades is på Kvarken som sakta växte i tjocklek. Plötsligt beslutar Rederiets operationschef, Waxholm och Holmöfärjans ledchef, Östersund, att, "vi stoppar färjetrafiken om några dagar, isen är för grov"! De som tog beslutet fanns alltså inte i närheten av färjeleden. Öborna skulle alltså isoleras! Detta orsakade snabbt en proteststorm som fick stora proportioner, vilka spred sig över hela Sverige. Personalen som jobbade på färjan vid tillfället, tillfrågades inte om issituationen på plats. Färjan hade inga problem att köra i den is som då fanns.

Denna situation fick Infrastrukturministern att gå ut i radio och TV och beordra VV att lösa Holmötransporterna, på ett, för Holmöborna, positivt sätt. En febril verksamhet startade i VV för att finna en framkomlig väg ur denna illa hanterade driftfråga.

Efter några veckor kallades samtliga inblandade parter till Länsstyrelsen i Umeå, där Kommunen, Länsstyrelsen och Landstinget informerades om VV's reviderade förslag på en framtida lösning av Holmöns transportmedel. Förslaget var godkänt av Infrastrukturdepartementet.

Det nya förslaget innebär att VV bygger om en 30 år gammal färja som kompletteras av en nyinköpt svävare för istrafik. När förslaget förankrats och godkänts av de lokala parterna kallades Holmöborna in och delgavs förslaget. Tidsramen som uppgavs vid mötet innebar att transportlösningen med ombyggda färjan skulle vara i drift efter 6 månader och svävaren till vintern 2009-2010.

Holmöborna applåderade att Infrastrukturdepartementet, VV och övriga inblandade, släppt svävarfixeringen och äntligen föreslår en färja för framtida transporter till Holmön. Själva färjan ansåg vi inte vara lämplig för uppdraget. Färjans ålder, säkerhet, djupgående, miljöpåverkan, skick, fribord, certifikat och tekniska utrustning gör den olämplig att bygga om för fart till Holmön. Vårt tidigare presenterade förslag framhölls, en nybyggd, isbrytande, havsgående bilfärja är det enda alternativ som kan ha rätt kapacitet och klara transporterna ekonomiskt på lång sikt.

I juni lämnade VV ansökan om svävertillstånd till Länsstyrelsen i Västerbotten, man erhöll ett villkorat tillstånd som man överklagade. Så ser läget ut i december 2009.

Angående den gamla färjan hände inget förrän i slutet av augusti 2009 (5 månader efter marsmötet), när VV och Sjöfartsverket träffades. Det konstaterades då att det skulle bli för dyrt att driva färjan efter ombyggnad, på grund av gällande säkerhetsregler. VV visste inte vad man skulle ta sig till, men så fick man den ljusa idén att man kanske kan ändra befintliga säkerhetsregler, om man går på högsta chefen i Sjöfartsverket. Detta för fart på Kvarken??

Sjöfartsverket bad VV presentera sitt förslag. VV har ännu inte lyckats utarbeta ett förslag (det tar 4-6 månader att bygga en helt ny färja!). Så ser läget ut i december 2009.

Tidigt under hösten meddelar VV att man inte kan få den ombyggda färjan i drift till sommaren 2010, men att man sökt dispens för den nuvarande färjan att transportera fullt antal passagerare till och med augusti 2010.

Sjöfartsverket godkände VV's dispensansökan i november 2009, nuvarande färjan får transportera 173 passagerare till och med augusti 2010. VV väntar sig tydlingen ingen snar lösning på ombyggnaden av den 30 år gamla färjan.

MAN FÖRHALAR OCH FÖRHALAR, OCH GÖR FRAMTIDEN MYCKET SVÅR ATT PLANERA FÖR SAMTLIGA HOLMÖBOR, NÄRINGSIDKARE OCH BESÖKARE !!

Holmöbornas syn på denna, för oss, livsviktiga fråga.

Regeringen, Infrastrukturdepartementet, förhandlingsman Peterson, VV, Umeå kommun, Länsstyrelsen i Västerbotten och Västerbottens läns landsting har inte vid något tillfälle frågat sig:

Vad eftersträvar vi? Hur skall vi nå dit? Vem kan belysa dessa speciella frågeställningar?

Samtliga inblandade har hela tiden framfört ENDAST EKONOMISKA SYNPUNKTER i ärendet. På toppen av allt har de angivna kostnaderna inte förankrats i verkligheten utan de är rena glädjekalkylerna.

Vad eftersträvar vi?:

Holmön är en ögrupp med en areal av 5.400 ha, där staten äger ca. 60%. Holmöarna har Sveriges största skärgårdsreservat. Det finns ett antal näringsidkare, gamla, skolbarn och mängder av besökare. Vi bör eftersträva att det finns ett säkert kommunikationsmedel som kan transportera grävmaskiner, lastbilar, bensintransporter, sopor, bilar, passagerare och annat gods på ett säkert, effektivt och miljömässigt sätt. Allt vad ett modernt samhälle behöver.

Totalt har ungefär 800 personer boplats på ön, drygt 90% av dessa är sommarboende. Turister, året runt, är den stora satsningen vi nu jobbar med. En utveckling av byns näringsliv, med bl.a. tele-marketing och vindkraft, skall öka året runt boendet. Holmöborna eftersträvar att slippa ha två bilar, att kunna åka dörr till dörr med en modern färja året runt. Även en snickare och undersköterska skall kunna pendla dagligen till sina jobb, och inte bara läkare och forskare. Även vid grov sjö skall färjan röra sig lugnt. Vi eftersträvar att på alla punkter bli en del av det moderna Sverige år 2010.

Hur skall vi nå dit?:

Med en modern havsgående, isbrytande färja. Först bygger man en modell (av färjan) för att utprovas i sjöränna. Teknikerna eftersträvar där att finna rätt skrovform och ge färjan rätt egenskaper för Kvarkens vatten. Byggd för 12-13 knops fart efter våra speciella förhållanden, med begränsat djupgående, längdbegränsningar, isbrytaregenskaper, dubbla skrov- och drivsystem, samt med rullningsdämpande teknik. Kvarken är ökänt känd för sin grova, krabba sjö och ström. Färjan bör byggas så att man minimerar risken att passagerarna blir sjösjuka. Den skall klara att gå **året runt** i alla väder och under alla förhållanden.

Vem kan belysa dessa frågeställningar?:

I första hand lokalbefolkningen och Holmfärjans personal. I andra hand Sjöfartsinspektörerna, varvpersonal och kustbevakningen. I tredje hand alla övriga som kan assistera vi framtagandet av en ändamålsenlig modern färja för långvarig tjänst på Kvarken.

Holmöns infrastrukturfråga.

VV har, under 10 års tid, känt till att nuvarande färjan skall nedgraderas under 2010. Trots påstötningar sedan 2002 har man inte vidtagit några åtgärder förrän år 2006, när man framförde svävare som det enda alternativet till Peterson och VV's styrelse. Samma information gavs även till Regeringen och Infrastrukturdepartementet. Förhandlingsmannen drev frågan vidare enligt samma linje på lokal basis i Västerbotten. Ingen hänsyn togs till Holmöbornas synpunkter.

BESLUTSFATTARNA HADE INGEN ANING OM VAD MAN BESLUTADE !!!!

Det diskuterades i huvudsak bara kronor och ören, allt skulle vara "kostnadsneutralt", i förhållande till vad? Holmöns utveckling och öbornas bästa kom helt i bakgrunden.

Förslaget som trollades fram i all hast när Infrastrukturministern röt till, blev också en stor flopp. Man tillmötesgår Holmöborna och tillstyrker en färja, som är byggd 1980 för inomskärs trafik.

Färjan har en sjövattenkyld (kylkanaler rostar) motor från samma årgång. Underhållet är kraftigt eftersatt. Den platsar inte i VV's normala färjesystem. Färjan är reserv på västkusten. För att få färjan godkänd för fart till Holmön uppstår stora problem med säkerhetsreglementet. VV försöker nu få till stånd förändringar i gällande säkerhetsregler. Miljöpåverkan är enorm. Färjans djupgående är i mesta laget, när färjan byggs om för Holmön, ökar djupgåendet ytterligare. Fribord- och stabilitetsregler ställer också till problem. Många ytterligare krav måste uppfyllas om färjan skall kunna godkännas. Handikapp- och allergi utrymmen är andra viktiga måsten. Var man skall placera 200 passagerare? Blir det plats för fordon? Klarar den grov sjö i öppet hav?

Den föreslagna färjan är inte lämplig som ett framtida transportmedel till Holmön.

Svävaren har fått villkorat tillstånd, men man räknar med att bullernivåerna kommer att bli ett bekymmer. Eftersom det finns året runt boende familjer alldeles intill det planerade svävarläget. Under vårvintern befolkas stugorna tidigt av sina ägare som även de påverkas av bullret. Svävaren har mycket begränsad kapacitet, vilket gör att den inte är lämplig för framtida vintertrafik till Holmön. Att följa en turlista kan många gånger bli omöjligt om det blåser eller driver is. Turlistan är utomordentligt viktig för en pendlande befolkning och besökare.

Färjans stationering.

För att spetsa till läget ytterligare beslutade VV, våren 2008, att flytta färjans stationeringsort från Holmön till fastlandet i början av 2010. VV's skäl för en flytt av färjan är mycket svaga. Holmöborna protesterade omedelbart och pekade på ett halvdussin viktiga skäl som talar emot en flytt. Säkerhets, miljö- och ekonomi frågorna var här de mest framträdande. Vårt överklagande gick ända upp till regeringsnivå. Regeringen avvisade överklagandet, och beslutade att detta var ett drift-ärendet för VV. Sakskalet vägde även här lätt. VV upphandlade byggnation av en färjestuga på landsidan. Man räknar med att flytta färjan den 4 januari 2010. Investeringskostnad drygt 2,3 miljoner kronor, ökad drift kostnad 1,2 miljoner kronor årligen. Här handskas VV mycket frikostigt med skattemedel, på en fråga som bara innebär försämringar för samtliga inblandade.

Ekonomisk kommentar.

Holmöborna har varit i kontakt med tre olika varvsgrupperingar för att få en viss uppfattning om pris och leveranstid av den nybyggda färjan som vi föreslår. För att bygga färjan räknar varven med att behöva 4-6 månader. Leveranstiden spänner mellan 6 - 20 månader, beroende på vilket varv som får uppdraget. Prisbilden landar på 90-115 miljoner kronor. Priset fastställs vid upphandlingen, när varven fått specifikationerna i sin hand. De varv vi kontaktat finns i våra grannländer, vilket underlättar bygandet och Sjöfartsinspektionens arbete.

Infrastrukturdepartementets/VV's förslag redovisas nedan:

Svävare inköps från utlandet, total kostnad beräknas till 10 miljoner kronor. Leveranstid ca 3 månader från upphandling. Personal måste specialutbildas. Svävaren kanske kan användas innevarande vinter om behov skulle uppstå?

Den gamla färjan projekteras och byggs om (om det nu ens blir möjligt) till en mycket ungefärlig kostnad av 45 miljoner kronor. Leveranstid från upphandling beräknas till 12 månader.

Alt 1	Beräknad livslängd, nya färjan	40 år.
Alt 2	" " , ombyggda färjan	15 " (max)
"	" " , svävaren	15 " (max)

Investeringskostnaden för alternativ 1 blir alltså cirka 50 miljoner kronor dyrare än om man väljer alternativ 2.. Med den nya färjan har man En farkost att underhålla. Med ombyggda färjan, följer Två farkoster att underhålla, hantera, båda mycket olika och underhållskrävande (svävare är mycket servicekrävande). Den gamla färjan kan nå mycket höga driftkostnader och medföra en kraftig negativ miljöpåverkan. Driftsäkerheten och turlistan blir lidande om alt.2 väljs.

Med hänsyn tagen till turlista, kapacitet, livslängd, miljöpåverkan, investeringskostnad- och driftkostnad, är Alternativ 1, oslagbart. Dessutom slipper vi svävareländet.

Holmöbornas slutord.

Frågan om Holmöns framtida transportmedel har hanterats mycket illa. Beslutsfattarna har inte varit visionära i sin syn på Holmön. Rätt transportmedel, och dess turlista, är livsavgörande för Holmösamhällets överlevnad. Man har skjutit huvudsyftet med satsningen i bakgrunden och stirrat sig blinda på prislappen IDAG. Syftet med satsningen bör vara att man öppnar Holmön för öborna och den breda allmänheten.

VV bör här prioritera turlistan och att färjan skall göra sitt yttersta för att möta kundernas behov. Idag låter VV till stor del färjepersonalens arbetstider styra öbornas vardag.

Vårt envetna motstånd mot förhandlingsuppgårelsen, beror som ni förstår på att de föreslagna transportlösningarna inte, på någon punkt, varit tillfyllest för att utveckla Holmön. Holmöborna har, genom sitt motstånd, även hjälpt till så att man inte slösat skattemedel på skrivbordsidéer som inte fungerar i verkligheten.

EN NYBYGGD FÄRJA, BYGGD FÖR VÅR MILJÖ, ÄR DEN ENDA EKONOMISKA OCH FRAMKOMLIGA VÄGEN!

Holmöns Infrastrukturgrupp

Thorbjörn Lindberg

