

Holmön 15 januari 2014

HOLMÖNS NYGAMLA FÄRJA, CAPELLA!

Trafikverket Färjerederiet har gjort en ”bra” affär enligt Trafikverkets nationella färjesamordnare, K-E Hermansson. På frågan om han då syftar på färjans möjligheter att klara Holmöns transportbehov eller på färjans pris, visar det sig att det var priset som var bra, men att han även tror att trafiken bör fungera bra.

Holmöresenärernas huvudkrav är, och har hela tiden varit, en daglig fungerande service med tillräcklig kapacitet och efter en turlista som är baserad på resenärernas behov. Inställda turer för dåligt väder är inte godtagbart, resenären och företagaren måste kunna lita på att transportmedlet fungerar.

Holmöns infrastrukturgrupp är försiktigt positiva eftersom en mängd detaljer fortfarande är höljda i dunkel, angående ”Capellas” status. Nedan kommentarer belyser vissa frågetecken baserade på information från nätet:

- Transportstyrelsen har ännu inte besiktat och godkänt färjan. Det blir nu flaggskifte, regelverken skiljer något mellan våra länder. Det kan krävas omfattande moderniseringar och ombyggnationer för att färjan skall få certifikat för 160 passagerare och 32 ton last. Är kapacitets gränserna redan garanterade?
- ”Capella” är 40 år gammal. Skrov- och is egenskaper för nybyggda färjor har kraftigt förbättrats under dessa år. Kommer större ombyggnationer att genomföras?
- Färjan bogseras nu från Finland till Lysekil, varför är en bogsering nödvändig?
- Maskineriet är gammalt, Färjerederiet följer bl.a. ISO 14001, där det stipuleras att miljön skall värnas med modern teknik? Blir det nytt maskineri nu när man dels skall följa dagens miljökrav och dels att ni planerar sätta in Azipod-drev?
- Skrovformen är lång och smal, hur kommer den att klara Kvarkens besvärliga farvatten med mycket grov sjö, stark ström och kraftig vind?
- Nedisningsriskerna höst och tidig vinter innebär att rampen (längst fram) kan bli ett isstycke, avser ni att montera uppvärmning av rampen?
- Hur skall färjan manövreras i Byviken, Holmön? Omfattande muddring kanske måste till. Att backa ut ur färjeläget i N:lig vind kan bli bekymmersamt?
- Kan ”Sladans” nybildade naturskyddsområde vid utfarten från Norrfjärden leda till att större krav ställs på färjans miljösäkerhet?

Ovan uppräknade frågetecken rätar Trafikverket säkert ut, positivt är ju att färjan lastar mer och att hon troligen bryter is bättre än Helena Elisabet.

Holmöns Infrastrukturgrupp

Thorbjörn

Olle

Walter

Gunnar