

*Att: Minister Åsa Torstensson,
Infrastrukturdepartementet
Stockholm*

*Hemställan från Holmöborna
i Västerbotten*

*Thorbjörn Lindberg
Holmön, 10 december 2007*

HEMSTÄLLAN FRÅN HOLMÖBORNA I VÄSTERBOTTEN

Regeringsbeslutet som togs i april 2007, baserat på utredarens och Vägverkets uppgifter, fastslår att det framtida transportmedlet till Holmön skall vara en svävare plus den gamla färjan ombyggd till lastfärja. **Vi Holmöbor, Norrfjärdenbor, fritidsboende och besökare är inte nöjda med valet av transportmedel.**

Svävaralternativet som transportmedel har många tillkortakommanden:

- **Den klarar bara drygt 1 meter höga vågor.** Våghöjder över 1 meter har vi ofta, som högst upp till 4 meter. Vinden är även den mycket stark, vilket också ger svävaren problem.
- **Ljudnivån är hög,** både inombords- och utombords. Upp till 80 decibel ute.
- **Lastförmågan är begränsad,** endast 60 passagerare, med mycket lite bagage vardera.
- **Driftkostnaden kan bli mycket hög,** på grund av att sväverens skrov och dess kjolar är skadebenägna, plus att många reservdelar måste tas från tillverkningslandet.
- **Ingreppen i naturen** blir betydande både på Holmön och fastlandet – byggandet av svävarhall, landningsplattor på båda sidor och bränslelagrings station i Norrfjärden.
- **Miljöpåverkan** i hela närområdet genom ljud och utsläpp.
- Konstruktionen gör svävaren **svår/trög att manövrera.**
- **Säkerheten vid haveri och isbildning** är också negativa synpunkter för svävaren.
- Den gamla färjan har ett dåligt bärande skrov vilket gör att **tyngre transporter ej kan utföras.**
- Dessutom får man **två enheter** som skall besiktas, växlas mellan, underhållas och repareras.

Svävaren är varken ekonomisk eller effektiv. En färja klarar uppgiften mycket bättre. De som idag investerar i svävare är oftast försvarsgrenarna i olika länder, vilka kan låta svävaren stå parkerad om förhållandena så kräver. Vi behöver transporter på varje dag till/från Holmön.

Vårt förslag är att man bygger en isbrytande passagerar-och bilfärja. En färja byggd efter Holmöledens mycket speciella förhållanden är det bästa alternativet. Före byggnation bör modell av färjan byggas och provas i fartygsränna för att finna optimal skrovform.

Eftersom regeringsbeslutet i våras delvis fattades på felaktiga grunder hemställer vi att det omprövas och att vi kan lösa denna ytterst viktiga fråga i bästa samförstånd.

Högaktningsfullt,

.....
Thorbjörn Lindberg
Sjökapten

- Bil. 1: Förslag på ny Holmöfärja, där finns även tips på konstruktörer och varv samt beräknad ekonomi för den nya färjan.
- Bil. 2: Bas för namnlistorna, där boende på Holmön, boende i Norrfjärden, fritidsboende, företagare, besökare, jägare och andra tecknat sina namn.

FÖRSLAG PÅ NY HOLMÖFÄRJA

Undertecknad har kontaktat varvsindustrin i Sverige, Finland och Norge. Skeppsbyggarna som kontaktats, förklarar unisont att det är möjligt att bygga en färja med nedan specifikationer. De avråder oss från att ha en förlig ramp på grund av minskad säkerhet och ökade byggkostnader.

Det blir en färja som skräddarsys för Holmöleden, den skall klara de önskemål och förutsättningar som vi kräver och lever under. Bland annat skall färjan ha isklass och ett största djupgående på 3-3,2 meter, vilket innebär att man inte behöver muddra.

I Norges minsta kommun, Utsira, tog man i januari 2005 emot leverans av en nybyggd färja, M/S Utsira, för sin färjeled till Haugesund. Vi kan få många goda tips från den färjan, som lastdäck, ramper, maskindelen, inredningen och andra detaljer. Priset för M/S Utsira var NOK 67 Mkr.

Byggland	Norge, har mycket stor kunskap på att bygga färjor
Skrovet	Byggs i Litauen eller motsvarande, färjan färdigställs i Norge
Konstruktör	Vik-Sandvik AS, Fitjar
Varvskontakt	Norwegian Shipbuilding Sales and Marketing Org.
Typ	Isbrytande bil- och passagerarfärja
Längd	33 – 36 meter
Djupgående	3 – 3,2 meter
Fart	12 – 15 knop
Isbrytande förmåga	50 – 70 cm
Lastlängd bildäck	90 – 100 meter
Lasthöjd bildäck	4,5 meter
Passagerare	150 personer
Rullningsdämpande teknik	Ja

Färjans ungefärliga pris baserat på ovanstående	NOK 70 Mkr
Leveranstid	24 månader

Investeringskostnaden blir alltså i storleksordningen 50% dyrare än svävare/lastfärjan. Den ökade investeringskostnaden balanseras inom ett antal år av högre driftkostnad för svävarealternativet.

Nya färjelägen bör kosta lika mycket som ombyggnad av gamla färjelägen för lastfärjan, svävarplattor, svävargarage och bränsledepå för svävaren. Ingen merkostnad mellan alternativen.

Driftkostnaden beräknas bli 30% lägre med den nya färjan, jämfört med kombinationen svävare och lastfärja. Livslängden på svävaren är även den betydligt kortare än livslängden för en ny färja, vilket innebär att prisskillnaden ökar till den nya färjans fördel.

Viktigast av allt, vi får en fungerande lösning, både sommar och vinter, vilket gör att Holmön kan utvecklas, expandera och där Holmöborna återfår framtidshoppet.