

MÖTE MED VV FÄRJEREDERIETS LEDNING .

Färjerederiet hade kallat Holmöbor, Norrfjärdenbor och andra berörda till informationsmöte i Umeå kommuns lokaler, den 19/12 kl. 1600. Totalt infann sig ett 80tal personer.

Närvarande för Färjerederiet var: Rederichef, Teknisk chef, byggnadsplaneringsperson och nya ledchefen för Holmöfärjan. Dessutom hade följande en representant närvarande: Umeå Kommun, Länsstyrelsen i Västerbotten, Robertsfors Kommun och VV Region Norr.

Kallelsen gällde information om svävaren, som Färjerederiet planerar sätt in i trafiken på Holmön. Rederichefen och tekniske chefen, beskrev svävarens kapacitet, ljudnivå och tekniska uppbyggnad. Därefter beskrevs hur man planerar landningsplatser på båda sidor och svävargarage i Norrfjärden. Så följde en kort beskrivning hur stora utsläpp man förväntar sig från svävaren/lastfärjan.

En lång frågestund inleddes, där ett antal frågor ställdes av de kallade, stämningen var mycket spänd och svaren som Färjerederiet lämnade var inte speciellt informativa, följande berördes:

1. Har rederiet någon budget för svävaren? Nej, var svaret, men vi skall vara Kostnadsneutrala. Pressad tillstod Rederichefen att man räknade, svävande, med 35Mkr.
2. Tar man hänsyn till handikappade? Ja, vi balkar av ett hörn, där man kan gå in, allergiker är inte handikappade så de får gå in som vanligt.
3. Klarar svävaren av vädret? Inga problem, den klarar 18m/s och en våghöjd på 1,7meter.
4. Hur mycket last och passagerare? 1 personbil plus 60 passagerare med max 15 kilo packning vardera.
5. Vem ger tillstånd för svävartrafik? Länsstyrelsen, efter samråd med berörda kommuner.
6. Vem godkänner svävare och besättningen? Sjöfartsverket.
7. Hur kommer säkerheten att fungera? Den har ankare, och kan köra iland med en motor, med 20 knops fart.
8. Är nedisning ett problem? Nej, den är uppvärmd runt propellrarna.
9. Var kommer landningplattformarna att finnas? Ute på piren i Norrfjärden, där byggs även garage med en höjd av ca 10 meter, reservlandningsplats vid båtrampen. På Holmön nedanför el-station, reservlandningsplats på utsidan östra pirfästet i Byviken.
10. Vem skall köra lastfärjan? Troligen samma besättning.
11. Har ni sett på andra alternativ för Holmötrafiken? Nej, vi har utredarens och regeringens uppdrag att lösa transporter med svävare och vara kostnadsneutrala.
12. Klarar ni trafiken med svävare/lastfärja till Holmön? Ja, det kommer att gå mycket bra.
13. Hur många gånger kan man överklaga ärendet? Tre gånger.
14. Vad händer om det inte fungerar? Då får vi prova något annat.
15. Klarar lastfärjan att ta sig in till kaj i Norrfjärden med planerad uppkörningsramp? Oops, det har vi inte tänkt på!
16. Blir ljudnivån störande? Nej, inte nämnvärt, vi har gjort prov vid Berga, Stockholm och det var inte över 76db, det är vad man har inne i en personbil.
17. När kan trafiken starta? Osäkert, sent 2009 tidigast kanske senare, hur vi löser trafiken till dess, vet vi inte.
18. Var skall svävaren och lastfärjan baseras? I Norrfjärden. Säkerheten för öborna får skötas av helikopter.
19. När träder de nya reglerna i kraft? Den 1/1 2009, då klassas nuvarande färjan ned till 60 passagerare.
20. Hur stort blir svävargaraget? 26X15x10meter.(ungefär).
21. Får vi nya medel om svävare/lastfärjan inte skulle fungera, vi har ju då bränt en massa tid och pengar? ??????, ja på nåt vis.

Det var även ett antal ytterligare frågor där samma SVÄVANDE och oexakta svar gavs. Region Norr's representant informerade oss att pengar skulle ordnas fram, EU medel får vi inte, men det skall gå ändå. Umeå kommuns representant tyckte församlingen var för negativ och anslöt sig till Färjerederiets lösning. Länsstyrelsen skulle granska ärendet. Robertsfors kommun hade inga kommentarer.

Sammanfattningsvis slås man, när man lyssnar på presentationen, frågorna, svaren och kommentarerna, att:

- Kunskapen om svävaren är mycket bristfällig, föreslår en maskin som inte är lämplig i Kvarkens tuffa miljö, efter två års arbete och utredande? Svävarindustrin ger ut en sida där man får svara på 4 frågor om man ens skall tänka sig starta svävartrafik, svaren på alla 4 frågorna visar entydigt på att det inte är möjligt med svävartrafik till Holmön! Man har inte brytt sig om att skaffa kunskap!
- Säkerheten är, för denna typ av svävare i grov sjö, en svag punkt, att ankra en platt svävare på 240m² i Kvarkens grova sjö, där svävaren har lättmetallskrov är mindre lämpligt. Nedisning?
- Rederiet har mycket lite ordning på ekonomin, det svävar verkligen i det Kostnadsneutrala töcknet! Budget saknas! Driftkostnaderna för alternativet är mycket högre än för en ny färja!
- Man har inte lyckats få ordning på resande- och godsstatistiken. Svävaren/lastfärjan kan inte klara dagens gods- och passagerartrafik, än mindre 20 eller 30-talets!
- Ljudnivån är inte dokumenterad på ort och ställe. Den är verkligen hög, både inne och ute, de som skall pendla dagligen kommer att få problem tidigt!
- Handikappanpassningen har mycket stora brister. Kommer att orsaka att svävaren måste ha separata ingångar med ramper.
- Jämförelse med andra alternativ finns inte för man har fått ett uppdrag om svävare, som man själv har initierat! Gå till chefen och säg att detta inte fungerar, vill man inte.
- Bränslefarmare hade man inte ens planerat in någonstans. Att man dessutom planerar en ramp där lastfärjan skall köra, och inte ens vet om det finns vatten kvar för färjan, det är alarmerande!
- Hur man skall klara transporter till Holmön till dess denna fråga är utagerad, hade man inget svar på. Vilket för alla Holmöbor är ytterst allvarligt. Hur skall vi kunna planera en framtid för affären, skolan, restauranger, inflyttare osv, med så osäkra premisser?
- Svävargaraget blir dominerande nere i Norrfjärden, de som har stugor där kanske vill se och höra vår natur och inte ett garage plus mängder av ljud när svävaren mullrar in tio ggr per dag. Eftersom svävaren är utrustad med 2 dieselmotorer om 1000hk vardera så blir även avgaserna betydande.
- Miljöredovisningen som presenterades var rörande vinklad, den sade ingenting! Man tog inte hänsyn till de olika alternativens kapacitet, årsfluktuationer etc. Den samlade miljökonsekvensen måste göras på årsbasis, där samtliga fakta vägs in. Svävaralternativet har där mycket dåliga miljövärden. Det nämndes heller ingenting om de naturvärden som förstörs med byggnationerna.

När jag åkte hem var jag uppriktigt irriterad, kunde inte drömma om att en myndighet agerar på detta tafatta, oengagerade och uppenbart oprofessionella sätt. Här måste samtliga parter sätta ned foten och snarast ta tag i denna missköta fråga och se till att Holmöborna och andra berörda får en ny Holmöfärja snarast, vi jobbar under svår tidspress.

Funktion, miljö och ekonomi kommer alla att bli förmånligare med en Ny färja!

Högaktningsfullt

.....

Thorbjörn Lindberg
Sjökapten

