

Utskrift från riksdagens hemsida; <http://www.riksdagen.se/index.asp>

(Klicka vidare på interpellationer)

Snabbprotokoll 2002/03:57

Torsdagen den 13 februari

Kl. 12.00 - 15.55

4 § Svar på interpellation 2002/03:146 om trafikansvaret för Holmön

Anf. 1 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Ulla Löfgren har frågat vilka åtgärder jag avser att vidta för att förbindelserna till Holmön snarast ska få en långsiktig och hållbar lösning.

Frågan är ställd mot bakgrund av nuvarande lösning på förbindelserna mellan fastlandet och Holmön. Umeå lokaltrafik svarar för hydrokoptertrafik vintertid och Vägverket för båttrafik övrig tid. På Holmön finns ett nittiotal fastboende, och ett drygt tiotal personer önskar dagpendla den ca 9 kilometer långa sträckan mellan Holmön och fastlandet.

BREV-utredningen föreslog i sitt slutbetänkande sommaren 2001 att Rikstrafiken ska ges i uppdrag att uppta förhandlingar med berörda kommuner, trafikhuvudmän och fastighetsägare om huvudmannaskap och kostnader för driften av de transportlösningar som inte är regelrätta väg- eller färjeförbindelser. Utredningen föreslog att statens framtida engagemang huvudsakligen skulle ske i form av statsbidrag. En mängd remissvar har kommit till departementet, bland annat från Umeå kommun som är starkt avvisande till en sådan förhandlingslösning.

Frågan om ansvaret för förbindelserna till Holmön, både vinter- och sommartid, är ingen lätt fråga. Vore den lätt hade den redan fått den långsiktiga och hållbara lösning som efterfrågas. Som Ulla Löfgren påpekar har jag ett särskilt ansvar för glesbygds- och skärgårdsfrågorna inom ramen för den regionala utvecklingspolitiken. Också jag anser att det ska finnas "möjligheter till arbetspendling och rimliga förutsättningar att bedriva besöksnäring".

Kollektivtrafikkommittén som nu arbetar kommer att beröra frågan om persontrafik i trafiksvaga områden. Slutbetänkandet ska lämnas sista juni i år. BREV-utredningens betänkande bereds som sagt fortfarande inom Regeringskansliet och Vägverket har getts i uppdrag att komplettera underlaget. Jag har som ambition att väga BREV-utredningens olika förslag mot varandra i ett sammanhang. Jag planerar att lämna en proposition kring dessa frågor till riksdagen nästa vår.

Anf. 2 ULLA LÖFGREN (m):

Fru talman!

Holmön gör se grann om sömman
man livles opp både gammal å ång
man napp se nager blöm å sätt te kamman
man ta se en liten vals å man sjong.

Fru talman! Holmön är grann på sommaren, och det är grant på vintern också. Det är väl värt ett besök. Men tyvärr rekommenderar jag inte någon besökare att åka till Holmön, i varje fall inte en sådan här vinter.

Jag får tacka för svaret på min interpellation. Tyvärr ger det ingen tröst till Holmöborna, inte den här vintern och förmodligen inte heller nästa vinter. Det ger inte heller någon tröst till mig.

Vad gäller BREV-utredningen och vad som kan komma ut av den har jag heller inte mycket hopp om att det kan lösa problemen för Holmön. Om den mot förmodan skulle komma till en lösning är det i vart fall för sent. BREV-utredningen presenterades i juli 2001, i januari 2002 skulle remissvaren vara inne på Näringsdepartementet. Först nästa år tänker regeringen komma med något förslag.

Samtidigt vet vi att i dag räcker bidragen till enskilda vägar inte till att ens hålla de befintliga enskilda vägarna i stånd. Bara i Västerbotten har man varit tvungen att sänka bidragen till enskilda vägar till 15 % under förordningens nivåer.

Fru talman! Det kanske hörs att jag har personliga skäl att ta upp den här frågan. Första gången jag åkte till Holmön var en vinter. Jag åkte då på en utstakad väg som Vägverkets personal hade stakat ut, och jag åkte bil. Jag blev så förtjust i ön att jag blev kvar där och veckopendlade i ungefär 15 år.

Det är faktiskt också där jag började min politiska karriär, även om jag inte var politiker då. Jag blev det på grund av att jag stred för bättre förbindelser till Holmön. Då handlade det om en färja. Den striden vann vi. Vi fick en färja. Den var inte så bra som vi hade hoppats, men det blev i varje fall en färja.

Nu är jag med och strider för en bättre vintertrafik. Den striden tänker jag också vara med och vinna, fru talman. Det vore nämligen en stor förlust om inte Holmön får fortsätta att vara en levande kulturbygd.

Fru talman! Det kan inte vara rimligt att en hel by med ungefär hundra invånare ska behöva leva med de omänskliga trafikförhållanden som Holmönborna nu får utstå. Om man bor på en ö får man räkna med att vädrets makter en och annan gång omöjliggör resande. Det har Holmönborna levat med i alla tider. Men det kan inte vara rimligt att statliga utredningar som pågår eller ligger på is eller prestigefyllda myndighetspersoner lägger hinder i vägen för goda trafiklösningar. Det är vad jag anser är det som nu sker.

Fru talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till statsrådet. Jag har i min interpellation ganska tydligt redogjort för hur trafiken historiskt har fungerat. Från 1998, eller säsongen efter 1996–1997, vill Vägverket inte ta på sig ansvaret för att staka ut en vinterväg.

Situationen ser ut så här. Det finns en allmän väg ned till Norrfjärden varifrån såväl sommar- som vintertrafiken går över till Holmön. På Holmön finns det en allmän väg som går från färjeläget. Det finns även allmän väg som går från Vintervägsbrosen, där den tidigare utstakade vägen över isen hade sin anslutningspunkt, och upp till byn.

Mellan Umeå och Norrfjärden och vidare till Vintervägsbrosen sköter det kommunala bussbolaget Ultra kollektivtrafik till Holmön först med buss och sedan med hydrokopter. Hydrokoptern var före 1998 ett komplement till snövässa med kälke eller snöskoter med kälke.

Min fråga är följande. Då sträckan på isen mellan två allmänna vägar används för kollektivtrafikfordon, utgör då sträckan en isväg?

Anf. 3 GUNILLA TJERNBERG (kd):

Fru talman! Jag får tacka Ulla Löfgren som har väckt interpellationen till ansvarigt statsråd. Jag har också följt frågan om en förbindelse mellan Holmön och fastlandet under flera års tid.

Det har att göra med att jag har ett personligt engagemang; jag bor i närheten av Holmön och jag har följt frågan mycket nära. Jag har också en stark princip, och en beaktelse som jag uppfattade att också statsrådet gjorde, nämligen att hela Sverige ska leva. Jag har själv hört statsrådet säga det, och jag utgår ifrån att det är statsrådets absoluta ambition att leva efter detta. Det måste vara utgångspunkten i diskussionen.

Vad är då Holmön? Interpellanten beskriver Holmöns historia väldigt väl, så den tänker inte jag upprepa. Men, fru talman, Holmön består också av ett antal människor som av olika skäl har valt att bosätta sig på ön sedan lång tid tillbaka. Det finns alltså en lång kulturhistoria på Holmön. Förutom att Holmön med omgivande öar i dag är Sveriges största naturskyddsområde i marin miljö är ön belägen ute på öppet hav. Det innebär att 60 % av Holmöns areal är naturklassad, det vill säga att här har Sverige varit med och visat ett intresse för Holmön.

På Holmön bor ett antal människor. Det finns förskola, skola, äldreboende och affär men också ett fantastiskt båtmuseum där inte minst Umeå och Västerbottens museum med en del nationella pengar också har visat ett ansvar. Men det drivs framför allt av ideella människor som engagerar sig för Holmöns och bygdens historia.

Det finns alltså, fru talman, ett antal delar som gör att det är så viktigt att problemet med förbindelsen mellan Holmön och fastlandet får en lösning.

Jag har diskuterat frågan med kommunalrådet i Umeå kommun, eftersom jag sitter i Umeå kommunfullmäktige, ett antal gånger. Jag har också haft kontakt med länsstyrelsen. Holmön har även en viktig utvecklingsgrupp i det här arbetet. Jag har varit på Holmön tillsammans med Glesbygdsvärdens generaldirektör. Alla ställer vi samma fråga. Problemet med Holmöns förbindelse med fastlandet måste få en långsiktig och hållbar lösning.

Jag ser fram emot att i dag åtminstone komma ett steg närmare frågan. Jag måste tillstå, fru talman, att jag tillhör den ganska tåmodiga sorten; jag vet att det tar tid att få sådana här frågor lösta. Det är många delar som ska finnas i en lösning. Men denna fråga är inte ny! Jag har väckt motioner sedan 1998 och jag har fört diskussioner med tidigare ansvariga statsråd i frågan. Jag har fått nästintill samma svar varje gång. Nu börjar tiden vara liden, och jag tycker att vi måste få ett besked i dag som är något mer tydligt än att hänvisa till en kommande proposition och vad den ska innehålla. Jag återkommer i mitt nästa inlägg med en mer tydlig frågeställning.

Anf. 4 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Både Ulla Löfgren och Gunilla Tjernberg beskriver detta på ett bra sätt – de kan historien om ön. Ulla Löfgren har också gjort en bra beskrivning i sin interpellation till mig. Jag har varit på Holmön – visserligen sommartid – och jag vet att det är en fantastisk ö. Men alla öar och alla platser i vårt land har ju sin historia och kräver ibland också sina speciella lösningar för att kunna utvecklas. Jag tror därför att vi måste sträva efter att hitta samförståndslösningar parterna emellan – från ö till ö eller från plats till plats.

I dag svarar Vägverket för 37 allmänna färjelinjer runtom i vårt land, inklusive Holmön. Holmöbåten är den båt som kanske har minst trafik i fordon räknat, men det är ändå en viktig led eftersom det är den längsta i distans räknat. Jag är medveten om att förbindelsen till fastlandet självfallet avgör möjligheterna för de boende på plats. Men jag tror också att både Ulla Löfgren och Gunilla Tjernberg inser att de fyra månader som jag nu har ansvarat för de här frågorna inte är någonting i perspektivet att det var 1951 som problemen började. Det var då förbindelsen till fastlandet inte längre betraktades som allmänt underhåll. Från 1951 och fram till i dag har vi på olika sätt försökt hitta vägar att lösa problemet med kommunikationerna.

Nu har Vägverket muntligen och skriftligen lovat att verket svarar för trafiken sommartid till dess att vi kan bereda de förslag som nu finns framför allt från BREV-utredningen, men också från den kollektivtrafikkommitté som ska ha ett särskilt glesbygdsperspektiv. Jag kan tyvärr inte rycka ut en del av det som BREV-utredningen föreslagit, utan jag måste se det i sitt sammanhang. Ibland handlar det nämligen om svåra gränsdragningsfrågor mellan vem som är ansvarig för färjor och vem som är ansvarig för båtar. Jag måste ta ett helhetsansvar för alla våra kommunikationer. Jag har ingen ambition att dra ut på frågan längre än nödvändigt. Jag förstår att man är otålig. Men jag vill också säga att detta inte är någonting ny fråga. Den har levt under lång tid. Jag är ändå optimistisk. Jag tror att om vi kan bli överens om att förhandlingslösningar för varje plats, där alla parter som berörs får vara med och diskutera vad som är möjligt och vad som är lämpligt på just den platsen och till en viss ö, så är det den framkomliga vägen. Öarna runtom i Sveriges skärgårdar ser ju inte alls likadana ut. Man har olika behov.

Jag avser alltså att bereda BREV-utredningens förslag och att dessutom väga in de synpunkter som jag kan få från Kollektivtrafikkommittén. Tillsammans med de aktörer som berörs kan vi då komma fram till en lösning i propositionen nästa vår.

Anf. 5 ULLA LÖFGREN (m):

Fru talman! Det låter ju bra, men det är mer bråttom än så.

Sedan jag skrev min långa och innehållsrika interpellation har ytterligare några kapitel lagts till Holmöns trafikhistoria. Den 1 februari gav en av företagarna på ön, Holmö Havsbad, upp och lämnar nu Holmön för att satsa på annan ort. Som starkt bidragande orsak anges de dåliga kommunikationerna, som anses omöjliggöra en vidare utveckling av besöksnäringen.

Fru talman! Fram till och med säsongen 1996/97 och sedan så lång tid som i alla fall jag minns och som de som nu bor på Holmön och som jag har pratat med också minns – fast det finns förmodligen en del gamlingar som kanske minns lite längre – så har Vägverket med sin färjepersonal, bosatt och stationerad på Holmön, skött utprickningen av en vinterväg över västra Kvarken. Den går mellan Vintervägsboken på Holmön och fastlandet. Det bekräftas i en skrivelse från vägförvaltningen i Västerbottens län från den 7 augusti 1984 att detta har omfattats av Vägverkets åtagande. Man skriver:

I begreppet Holmöförbindelsen innefattar vi båtdelen Holmön–Norrfjärden, vinterleden över västra Kvarken samt de allmänna vägarna på Holmön och de enskilda vägarna med statsbidrag på Ångesön.

Fru talman! Tydligare kan det väl inte bli? Jag skäms om vi inte här i riksdagen i dag kan slå fast att Vägverket har klassat vinterleden över västra Kvarken ingående som en del i vägsystemet för Holmön. I och med att den också är en kollektivtrafikled så är ju detta vad som bör gälla. Är statsrådet beredd att hålla med mig om det?

Anf. 6 GUNILLA TJERNBERG (kd):

Fru talman! Statsrådet sade i sitt tidigare inlägg att det här inte är någonting lätt fråga. Men vad är lätt i dag? Det är inget skäl till att frågan inte ska få en lösning. Det är väl en utmaning i sig att man kan ta tag i frågor även om de inte är lätta. Jag tycker inte att det skälet är så starkt den här gången.

Jag är väl medveten om att statsrådet är ny på just det här ansvarsområdet. Å andra sidan har vi ju haft tidigare ansvariga ministrar och diskuterat frågan med dem. Det är trots allt Socialdemokraterna som har innehaft det yttersta ansvaret för hur det ser ut i våra skärgårdar och i hela Sverige. Jag kan förstå tanken, men jag tycker inte riktigt att den heller räcker.

Fru talman! Jag skulle vilja fråga statsrådet en sak. Det gäller detta med att vi kan bli överens parterna emellan, som statsrådet sade. Jag har upplevt att väldigt många av problemen legat just där. Jag vill verkligen skicka med den frågan. Jag kommer att hålla ögonen på just den delen. Det har varit en evig diskussion om detta fram till dags dato. Vi fick ju precis höra att den har pågått parterna emellan under flera tiotals år. Det är Vägverket, kommunen, länsstyrelsen och ytterst staten. Här måste man ha en hög ambition att bli överens och ta ett ansvar, och där har statsrådet det yttersta ansvaret.

Det står i svaret: "Också jag anser att det ska finnas 'möjligheter till arbetspendling och rimliga förutsättningar att bedriva besöksnäring'." Eftersom den ambitionen finns här vill jag veta på vilket sätt statsrådet avser att driva den här frågan. Vad kommer i propositionen? Finns den här frågan med i propositionen?

Anf. 7 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! I mitt svar har jag just talat om att den här frågan finns med i propositionen som jag planerar till nästa vår. Hade frågan varit enkel hade någon ansvarig kommunikationsminister före mig löst frågan, eftersom den har funnits här sedan 1951. Jag tycker att det är tid att lösa den nu. Men jag inser också, med de problem som vi i Sverige har med vår skärgård, med våra öar och med vårt behov av kommunikationer för att verkligen göra Sverige rundare, att vi måste hitta olika lösningar på de olika platserna. Det är inte samma förutsättningar i Umeå och på Holmön som det är på Sveriges västkust. Det får vi också ha respekt för.

Här menar jag att Vägverket är en viktig part. Det gäller att vara konstruktiv och hitta lösningar utan att lägga någon prestige i de lösningarna. Det gäller att se till människors bästa för att upprätthålla en service och en boendestandard som gör det möjligt att leva också i skärgården.

Nu har Vägverket tyvärr slagit fast att de inte längre kan garantera säkerheten vintertid. Jag får ha respekt för det.

Jag tycker att det är oerhört viktigt att de fortsätter att ta ansvar för trafiken under sommartid. Det har de också lovat att göra fram till dess att vi kan gå vidare med propositionen.

I BREV-utredningen lades det fram en del förslag om hur man skulle kunna lösa frågan långsiktigt. Tyvärr har till exempel Umeå kommun starka synpunkter på de förslagen och har motsatt sig dem. Jag ser framför mig en tid av många diskussioner där syftet måste vara att hitta en gemensam utgångspunkt så att vi får ett slut på de problem som holmöborna har upplevt under så lång tid. Jag kan inte se någon annan möjlighet än just samförståndslösningar.

Anf. 8 ULLA LÖFGREN (m):

Fru talman! Man brukar ju säga att medan gräset växer dör kon. Det är lite grann det man får vara rädd för här. De som har valt att satsa sin framtid på Holmön och leva och bo där ger upp om det inte händer någonting snart. Om jag fortfarande hade varit veckopendlare till Holmön hade jag inte kunnat vara riksdagsledamot i dag. Det hade varit alltför osäkert.

Jag ska avsluta med att läsa upp ett mejl som jag fick i går från Holmön: Till veckans händelser. Det har framkommit att Ultra nu, förra veckan, redan har förbrukat Holmötrafikbudgeten för i år, och då kan det återstå uppemot tre fjärdedelar av trafiksäsongen. I måndags morse togs hydrokoptern in för akut service. Returen till Holmön var inställd och ingen ersättningstransport ordnades. Ansvarig trafikplanerare svarade under eftermiddagen till passagerare att eftermiddagsturen är inställd. Ingen ersättningstransport ordnas. Angående tisdagen svarades att vi får väl avvakta och se. Senare på kvällen ges besked att helikopter ska gå på tisdag eftermiddag. Ingenting på morgonen, detta trots att skolbarn ska till skolan. Tisdag morgon åker jag till jobbet tillsammans med Gustaf Egnell som ska på utrikes tjänsteresa med egna skotrar över isen med tre skolbarn som passagerare. På eftermiddagen är helikopterturen inställd enligt uppgift. På onsdag morgon har hydrokoptern kommit, men den går så dåligt att den knappt tar sig över till Norrfjärden. Så har veckan börjat.

Sedan avslutar han så här: När jag går ut på gården på kvällen ser jag ljusen från Umeå stad på natthimlen ovanför trädtopparna. Längre bort är det inte, men ändå så avlägset.

Jag riktigt känner den hopplöshet som finns ute på Holmön. Jag hoppas verkligen att de som har lyssnat på den här debatten, statsrådet och alla som har möjlighet att göra någonting gör sitt bästa för att lösa situationen så snart som möjligt.

Anf. 9 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Det utgår jag också ifrån. Jag vill bara understryka att i dag tar Vägverket ett ansvar för både trafiken sommartid. Varje år lägger Vägverket 4 miljoner kronor på både trafiken till Holmön. Det ska jämföras med de 15 miljoner kronor som läggs på trafiken till 14 andra öar. Det är inte så att vi inte vill kännas vid den här kommunikationsvägen. Den är viktig, och vi är oerhört angelägna om att hitta en långsiktig lösning. Överläggningen var härmed avslutad.