

Remissyttrande angående tillståndsansökan för tung svävare av Färjerederiet, Vägverket. Gällande trafik mellan Holmön och Norrfjärden.

Holmöborna och andra berörda, se bifogade namnlistor, anser att tillstånd EJ skall ges för tung svävare att trafikera leden mellan Holmön och Norrfjärden. Nedan skäl åberopas.

Låt oss till att börja med klarlägga att Svenska Staten är huvudman för trafiken till Holmön.

Ansökan beskriver svävaren på ett bristfälligt sätt.

- Man uppger inte vilken kjoletyp den utrustas med, vilket är en viktig säkerhetsfråga för en svävarefarkost sysselsatt i fart på öppet hav.
- Drifttid bör anges i stället för räckvidd.
- Vilken typ av svävare man skall använda nämns inte.
- Motortyp och modell finns inte specificerad, vilket gör att svävarens utsläpp till luft blir ett frågetecken.
- Eftersom man inte redovisar tomgångskörning för svävarens balansering inför varje resa(6-9 minuter) och att man kör långsamt längre sträckor beroende på bullernivåerna i vikarna, blir restiden felaktig, vilket även gör att bullerpåverkan, bränsleåtgång och utsläpp ökar.
- Trafikomfattningen är mycket lågt angiven om man tar hänsyn till svävarens kapacitet. När gruppen resenärer och gods samma nivåer som tidigare år blir antalet resor betydligt fler än vad som nämns i ansökan. En försiktig beräkning landar på ca. 1500 resor t.o.r. årligen.

Enligt bil.1, 1a och Bil.1,2 och 3 från Kompletterande uppgifter, så har man genom mätningar på andra orter angett svävarens påverkan med avseende på buller.

- Man kan omgående konstatera att bullermätningar- och redovisningar som är utförda på andra orter än där man skall använda svävaren inte kan omsättas till Holmön och Norrfjärden (annat än teoretiskt).
- 70dB(A) bullerspridningskurvor saknas, de visar vilka fastigheter som berörs av för högt buller.
- Vindstatistik saknas. Hög pålandsvind ger kraftigare ljud.
- Felaktiga avstånd från land där man saktar farten.
- Felaktiga avstånd till närmaste bebyggelse.
- Statistik över resandeströmmen vid olika årstider saknas (vid full last, ökat gaspådrag).
- Ingen hänsyn till lufttryck och utetemperaturer.
- Bullermätningen inne i svävaren finns angiven till 75dB(A), men utan referens till vem som gjort mätningen. Hundar och andra husdjur reser frekvent över Kvarken, det kommer att ställa sig svårt (om ens möjligt) för dom att resa med svävaren. Se bilaga 1.
- Bullermätningarna i Berga och England är utförda med olika modeller av svävare (svävaren i England har 25% mindre motorer). Ej jämförbara värden.

På kartan, enligt bil.2, som visar tänkt resväg, över Kvarken ser man tydligt de fjärdar som farkosten skall in i, Byviken (reservläge) och båda lägena i Norrfjärden. Fjärdarna orsakar att svävaren måste sakta farten mycket tidigare än man anger i ansökningshandlingarna, detta på grund av ökade bullernivåer, restiden förlängs sålunda.

Bullermätningar- och redovisningar har mycket stora brister.

Bilaga 3 visar jämförelse av avgasemissioner. Bilagan är ofullständig.

- Den visar inte alternativens olika kapacitet.
- Visar inte antalet resor (månad för månad), hänsyn tagen till kapacitet
- Var har man hämtat att det är isgång 3 månader per år?.
- Restider för de olika farkosterna är inte heller de korrekta.
- Ingen redovisning över den nödvändiga balanseringen av svävaren inför varje resa, den beräknas till mellan 6-9 minuter vilket ger ökad restid, buller och avgasutsläpp vid fastigheter.

Bilagen förvillar, den bör strykas från ansökan, informationen ger inte rättvisande bild av de olika transportmedlens miljöpåverkan eller bränsleåtgång.

Byggnationerna på Holmön och i Norrfjärden kommer att bli betydande. Speciellt på Norrfjärdensidan, med ramper och svävarlokal. Lokalen har ungefärliga mått, 25(l) x 15(b) x 10(h) meter, mycket nära befintlig bebyggelse. Miljön i området blir kraftigt försämrade, till det kommer behovet av en bunkerstation i Norrfjärden, som kräver sin speciella konstruktion och utrymme. Dessa byggnationer påverkar miljön och naturvärden på båda sidor mycket ogynnsamt. En vattendom bör bli det sannolika kravet. Havsvattnets rörelser kommer att påverkas i viken in till Norrfjärden, med uppgrundningar och andra störningar som följd.

I kompletterande uppgifter redovisas frågor som ställdes och svar som gavs vid informationsmötet i Umeå den 19/12 2007. Flera relevanta frågor besvarades ej, andra svar som gavs var inte tillfyllest och mycket svävande. Att svävaren skall vara avgiftsbelagd och stationeras i Norrfjärden var en information som nämndes, det kommer att försämrade säkerheten för öborna och att öka antalet turer, en enkel resa till Holmön på morgonen och en enkel resa från Holmön på kvällen. Det allmänna intrycket är att Vägverkets personal har mycket bristfällig kunskap om svävaren och vad den kommer att innebära för Holmöborna, Holmön och Norrfjärden.

Enligt statistiken för nuvarande färjan Helena Elisabeth, transporterades 38.266 personer med färjan 2006, av dessa reste ungefär 2/3 delar under juni-augusti. Det betyder ett kraftigt ökat antal resor under sommarmånaderna, när stugorna är fulla på båda sidor. Köandet kommer att nå oanade nivåer, med negativ verkan till följd för alla resenärer, köandet kommer också effektivt att bromsa Holmöns utveckling. Svävaren går då stora delar av dygnet för att klara antalet resenärer (som inte vänder på kajen) och gods. Ökat buller och höga avgasvärden blir en konsekvens.

Säkerheten med svävaren är inte klarlagd. Vägverket använder försäljarens argument, att den klarar vågor på 1,7 meters höjd (utan att ange hur mycket last som finns ombord) och vind på 18 m/s. I Kvarken är vindriktningen betydelsefull, blåser det från vissa riktningar är det inte möjligt att ge sig ut i 18m/s vind. Enligt SMHI's statistik för de sista 10 åren har vi vindar över 10m/s minst 35 dagar/år. I dåligt väder kan den tänkta svävaren få "plough in" vilket innebär att kjolen viker sig, och svävaren får tvärstopp i nästa våg med eventuella skador som följd. Enligt tillverkaren så kan man ta sig iland med skadad kjol i 3-4 knops fart, och enligt Vägverket kan man ankra svävaren. Att sitta i en 242 kvm svävare ankrad i grov sjö är inte att rekommendera, det är direkt farligt. När vintern närmar sig kan man snabbt få nedisning, av vattendimma från svävaren och vågor. Kanadensiska kustbevakningen har under många år försökt komma till rätta med nedisningsproblemet, men inte lyckats bra. Uppbackning av räddningsfarkoster eller helikopter i Västra Kvarken är förenat med lång väntetid. Säkerhetsfrågorna är inte berörda i ansökan, vilket vi anser är en brist.

Den tänkta svävarmodellen har inte den kapacitet som krävs för daglig trafik enligt turlista på Västra Kvarken. Konstruktionen är inte lämplig för det hårda vädret som råder häruppe, den är också mycket svår att manövrera, speciellt i kraftig vind och har ett känsligt lättmetallskrov. Svävaren är utmärkt när man använder den på rätt sätt under rätta förhållanden, i Västra Kvarken passar den eventuellt då isen lagt sig, men även då måste man köra med stor försiktighet så att inte kjolarna skärs sönder av nyis eller att man fastnar i packisvallar.

Skärgårdsmiljön på Holmön är unik i Sverige, och en resurs nära Umeå som har en stor befolkningsgrupp, dessa bör få möjlighet att besöka Holmön på ett effektivt och säkert sätt. Staten har satsat mycket på Holmön, och bildat Sveriges största Marina naturreservat, på 2.800 hektar. Med ett effektivt transportsystem över Västra Kvarken gör man reservatet tillgängligt för den breda allmänheten. Åretruntboende befolkning har funnits här i 6-700år. De nuvarande öborna vill kunna bo kvar, de vill dessutom hälsa nya öbor välkomna, så att skolan, affären, restaurangerna, ålderdomshemmet och företagandet kan få ny luft under vingarna. Skogen som resurs bör man också kunna nyttja på ett effektivare sätt än hittills. I Sverige har vi vant oss att använda hjulet vid transporter, låt det även bli möjligt till Holmön.

En svävare tillsammans med en ombyggd färja klarar inte uppdraget och med hänsyn tagen till kapacitet, säkerhet, ljud, avgaser, förstörda naturvärden, försämrad överlevnad för ön och minskad tillgänglighet för alla kan vi inte se att Länsstyrelsen i Västerbotten kan bevilja tillstånd för tung svävartrafik till Holmön.

Holmöns Infrastrukturgrupp

.....
Thorbjörn Lindberg

Talesman för Holmöborna i denna fråga
Kontakt: www.holmon.com, underrubrik: IS-gruppen.

Bilaga 1: Artikel från Ny teknik om Motljud vid buller, gäller de svävare man planerar för Holmön.

Bistått med fakta:

Buller: Professor U. Landström. G. Lundmark. L. Fransson.
Svävare: Capt. D. Heureux, R. Box, F. Hillelson, P. Silfverhjelms och info från hemsidor.
Lokal miljö och trafikinformation: Holmöbor, Norrfjärdenbor och T.Lindberg.

