

HOLMÖNS FRAMTIDA TRANSPORTMEDEL!

Det framtida transportmedlet till Holmön är av utomordentlig vikt för samtliga resenärer och företag med anknytning till ön. Vid det allmänna informationsmötet den 21 november 2012 presenterade Trafikverket en utredning sammanställd av firman WSP i Stockholm.

Trafikverkets presentation

Det är mycket positivt att Trafikverket seriöst granskar och tillsätter en utredning för att på allvar lösa Holmöns framtida transporter. Vi välkomnar även att man nu planerar bygga en färja för Holmöleden. Våra uppfattningar går isär om vilka behov den nya färjan skall uppfylla. Den färja som skall byggas bör planeras att utgå ifrån de fysiska förhållanden som råder på Kvarken, dessutom bör den byggas utifrån de behov resenärerna har och möta det moderna samhällets krav på en bra samfärdslösning mellan fastlandet och Holmön. WSP's utredningsmaterial baseras på Trafikverkets givna förutsättningar, som baserats på dagens kapacitet och inte innefattat någon reell utvecklingspotential. För att få en säker och pålitlig service 30 – 35 år framåt i tiden krävs betydligt mera fakta och bredare underlag.

Viktiga synpunkter på kriterier som bör styra arbetet

Nedan utomordentligt viktiga synpunkter bör beaktas för att få en långsiktigt funktionell- och ekonomisk trafik över det oroliga och den ibland isbelagda Norra Kvarken till Holmön.

- Holmön skall leva vidare med en året runt boende befolkning, som ska kunna öka i antal.
- Avskrivningen på den nya färjan är 30-35 år. Under så lång tidsrymd måste även meteorologiska hänsyn beaktas. Dagens forskning visar att intensivare oväder kommer att utvecklas i framtiden. En större färja klarar försämrade väderförhållanden bättre än en mindre färja.
- En färja är det enda transportalternativ som kan möta Holmöns transportbehov.
- Leden är 5,2 nautiska mil, vilket innebär att farten bör vara 12 knop för att enkelresan inte skall ta mer än högst 30 minuter att genomföra vid normalt väder.
- Färjan skall kunna bryta is. Färjans storlek är viktig för att klara grövre is. Målsättningen skall vara året runt trafik. Högsta isklass erfordras och krävs. Om Byviken stängs av is kan färjan angöra tillfällig iskaj, varifrån isväg upprättas till Holmön.
- För att förenkla angöring och ombyggnationer i hamnarna bör färjan konstrueras så att den inte behöver vända. Fordon bör kunna köra rakt igenom färjan vid på- och avkörning.
- Färjan bör förses med miljögodkända motorer med tillräcklig styrka för året runt trafik.
- Innan nedklassningen av Helena Elisabeth var passagerarkapaciteten 173 passagerare och den var frekvent för låg under högsäsong och helger med dubblade turer som följd. Passagerarkapaciteten bör vara 200 personer, för att klara årets trafiktoppar och för att möjliggöra en ökad inflyttning. Vi siktar på 200 året runt boende och ett ökat antal besökare/turister.
- Färjans lastkapacitet bör anpassas så att den kan lasta alla typer av tunga enheter som behövs för att betjäna ett samhälle, ex. utryckningsfordon,

gruskrossar, tankbilar och timmerbilar dessutom personbilar och annat rullande gods. Färjans körfältslängd bör anpassas efter detta behov. Anslutningsvägarna till färjan på båda sidor är klassade för BK2 belastning, vilket innebär att även färjan skall konstrueras därefter.

- Norra Kvarken drabbas ibland av dåligt väder, därför är färjans storlek viktig för att klara grov sjö och hård vind med last. Lämpliga hjälpmedel bör även installeras för lugnare gång i dåligt väder.
- Det är nödvändigt att transporter av matvaror kan ske med obruten kylkedja och att utrymmen med värme finns för matvaror/gods under vinterhalvåret.
- Färjan skall vara allergi- och handikappanpassad.
- Ombord skall finnas toaletter och även utrymmen för husdjur.

Färjornas bemanning

Efter våra otaliga kontakter med Sjöfartsverket betvivlar vi att någon av de föreslagna färjorna i utredningen blir godkända med mindre än tre mans besättning.

Terminaler på båda sidor

Åtgärdsanpassningar krävs både på Holmön och i Norrfjärden för att få säker på- och avfart från färjan för gående och fordon. Dessutom behöver parkeringsytorna utvidgas. Anslutningstrafik från/till färjan med allmänna transportmedel måste säkerställas.

Vägnät på Holmön

Fordonstillgängligheten på färjan bör begränsas så att trafiktätheten på ön inte ökar, även om en större isbrytande bilfärja upprätthåller trafiken. Olika begränsningar kan tillämpas. Ingen ökad vägkostnad bör uppstå genom den nya färjan annat än i anslutning till de nya färjelägena.

Isbrytning i västra Kvarken

Isrännan i Västra Kvarken i nord/sydlig riktning, bör även fortsättningsvis inte brytas. Den farleden används mycket sällan även sommartid, endast 1-3 fartyg passerar varje vecka. Farleden öster om Holmöarna blir kortare för större delen av fartygstrafiken. Det underlättar även för isbrytarna om Västra Kvarken är avstängd under isperioden (endast en farled behöver hållas öppen).

Färjans turlista

Turlistan är av utomordentlig vikt och den skall baseras på resenärernas behov. Den skall göra det möjligt för den arbetsföra befolkningen att pendla till/från Umeå/Holmön för arbetstid 07-16 och 08-17. Behovet av skolskjuts måste också tillgodoses. Kvällsturer med beställningssystem bör även övervägas.

Statistik av resenärerna

Att statistiken för resande idag visar en hög frekvens, 38.500 pass, är anmärkningsvärt efter de otaliga driftstörningar vår nuvarande färja varit utsatt för. Det visar på Holmöns stora dragningskraft. Om syftet är att tillgodose en långsiktig transportlösning för Holmön kan man inte basera denna på en resande statistik som bygger på den nuvarande transportsituationen. Den nya färjan kommer att tillföra utvecklingspotential.

Norra Kvarken

Är sedan urminnes tid känt för sin besvärliga sjö, kraftiga stömmar, is och hård vind. Från Haparanda i norr till Stockholm i söder finns det mycket få fartyg som kan transportera skrymmande och tyngre gods. Det finns alltså inga reservfärjor i närområdet för tyngre transporter. Därför är det av yttersta vikt att Holmöfärjan klarar dels de rådande förhållanden på Kvarken och dels allt som behöver transporteras till/från ön.

Ekonomisk kommentar angående den större isbrytande färjan

Vi upplever att WSP's ekonomiska redovisning inte ger en rättvisande bild av den förväntade beställningskostnaden. Kostnader för vändningsspirar på 20 milj. bör kunna undvikas med den föreslagna funktionen hos den nya färjan. Med dagens ekonomiska situation med låga priser på byggnation och stål bör priset på den nybyggda isbrytande färjan bli lägre än vad WSP anger., vilket innebär att investeringskostnaden, med en avskrivningstid på 30-35 år, bantas avsevärt.

Samverkansgrupp

För fortsatt fruktbar dialog föreslår vi att en samverkansgrupp inrättas. Holmöns I.S.-grupp, förstärkt med Stellan Lundberg, är villiga att medverka i en sådan samverkansgrupp för att assistera Trafikverket i det fortsatta planeringsarbetet.

Summering

Vi har i denna kommentar försökt peka på de transportbehov som skall bemästras av den nya färjan. Vår målsättning är att få en säker, väl fungerande året runt service till bäst möjliga kostnad. I helhetslösningen ingår även terminalerna och anslutningsmöjligheterna.

Holmön 25 november 2012

.....
T. Lindberg

.....
O. Nygren

.....
W. Holmberg

.....
G. Larsson