

Kompletterande synpunkter till IS-gruppens skrivelse från 2012-11-25

Sedan informationsmötet den 21 november har jag fått några skriftliga synpunkter. Ett flertal personer har även framfört muntliga synpunkter. Jag har sammanställt dessa synpunkter i denna kompletterande skrivelse. Skriftliga synpunkter bifogas som bilagor.

Muntliga synpunkter.

Ett femtontal personer har hört av sig med synpunkter. Jag sammanfattar dessa här. Efter varje punkt finns en siffra inom parantes som anger hur många som framför respektive synpunkt.

- i. **Driftsäkerhet.** Vid ishinder får inte förbindelsen fallera. Pendlare och skolbarn måste kunna lita på förbindelsen. Båten måste därför vara så isgående att förfallstiden elimineras eller åtminstone minimeras (15).
- ii. **Restid.** Båten måste vara snabbare än idag – en tur ska inte behöva ta mer än 25-30 min. Det gäller både för pendling och för väntetid vid dubbling p g a fyllda turer (6).
- iii. **Passagerarkapacitet.** Båten måste ta minst lika många passagerare som innan Helena Elisabeth klassades ner (15). Om det kan bidra till att minska driftkostnaderna (mindre personalbehov / enklare tillstånd / dispens) kan passagerarkapaciteten få minskas under vintersäsongen (nov-april) (6).
- iv. **Lastkapacitet.** Båten måste ha en lastkapacitet som klarar de fordon och maskiner som behövs för samhällsservicen, t ex varutransporter till affären, sopbil, slambil, räddningsfordon, bränslefordon mm. Denna kapacitet måste finnas året om (15).
- v. **Affären.** Det finns flera nödvändiga behov, som måste uppfyllas för affären. Det främsta behovet och det som gör Färjerederiet till ett livsmedelsföretag (i lagens mening), är att den är involverad i livsmedelstransporter. Enligt Livsmedelslagen krävs att transporterna kan ske med en obruten kylkedja från leverantör till slutkund för kyl- och frysvaror. Vintertid krävs på samma sätt en obruten frostfrikedja för de varor som inte tål kyla, t ex färsk frukt. Att lösa dessa transporter på ett effektivt, arbetsbesparande, och ekonomiskt rimligt sätt är ett grundläggande krav från affären (1=affären + 5 oberoende).
- vi. **Bränsle.** Ett annat nödvändigt behov för affären är bränsletransporter. Idag sker dessa på ett orimligt och orationellt sätt. För att förbättra och förenkla denna hantering har affären inför flytten till Byviken införskaffat en större bränsleanläggning med sikte på framtiden. Denna lösning kräver dock att ett normalt bränslefordon (30 ton) kan komma till ön för påfyllning av den nya anläggningen. De ADR-tankar, som affären använder idag, har för begränsad kapacitet. Det innebär att den nya färjan måste ha last kapacitet för ett fullastat bränslefordon (1=affären + 6 oberoende).
- vii. **Besökare.** Med ny färja kommer besöksnäringen att kunna öka med ökad resandefrekvens som följd. Det innebär att en ny färja måste ha kapacitet för denna ökning av resandet under framförallt högsäsong (4).
- viii. **Turlista.** Det ska gå att pendla både för de som arbetar 7-16 och 8-17 (10). Skolskjuts ska fungera (4). Sommartid måste det finnas fler turer, både dagtid och kvällstid (15). Lågsäsong kan beställningsturer finnas på dagtid och kvällstid (7).
- ix. **Inflyttning.** Det finns ett uttalat intresse för att flytta till Holmön. Det främsta hindret idag för en inflyttning till Holmön är de undermåliga kommunikationerna. Här framhålls att det måste finnas kapacitet för en inflyttning och att turlistan måste utökas och driftsäkerheten förbättras (6).
- x. **Staten.** Sveriges största marina naturreservat finns på Holmöarna och ska vara en tillgång för Svenska folket. När Staten köpte in mark för reservatsbildningen utlovades förbättrade kommunikationer, vilket också framgår av de köpekontrakt som finns mellan Staten och markägarna.

- Staten har därför en skyldighet att vara med och bekosta förbättrade kommunikationer till Holmön (8). Reservatet utgör också en av grundpelarna för en utveckling av besöksnäringen på Holmön. Det är därför viktigt att det finns en beredskap och kapacitet för ett ökat resande (6).
- xi. **Kommunen.** Just nu pågår en process där Kommunen håller på att utarbeta ett strategiskt måldokument för vad man vill med Holmön. Dokumentet ska presenteras för Kommunstyrelsen den 11 december för beslut. Dokumentet framhåller vikten av ett fortsatt åretruntsamhälle på ön. Det är därför av största vikt att avvakta Umeå Kommuns beslut angående Holmön. Tar Kommunen beslut om att det ska finnas ett åretrunt-samhälle på Holmön så blir kravet på en fungerande åretrunkommunikation en nödvändighet. Det är därför ett krav att detta beslut vägs in i val av den nya kommunikationslösningen (10).
- xii. **Personbilar.** Idag finns drygt 100 bilar på Holmön. Dessa har besiktigats varje år, vilket hittills har skett genom att Svensk Bilprovning haft dispens att komma ut på ön och göra en sk "förenklad besiktning". I och med avregleringen av bilprovningen är det osäkert om Trafikverket kommer att ge dispens för detta. Blir det ingen fortsatt dispens så kommer samtliga bilägare på ön att behöva ta i land sina fordon för besiktning. Detta kommer att medföra ett kraftigt ökat behov av transport av personbilar. Om inte Trafikverket kan utfärda en generell dispens för besiktning av bilar på Holmön, kommer det att bli ett kraftigt utökat behov av transport av personbilar till och från ön (5).
- xiii. **Ingen bilfärja.** Även om färjan måste ha en lastkapacitet för tunga transporter får det inte bli en bilfärja för bilturister (12). Det måste finnas avtalade regler för vilka biltransporter som är godkända, t ex bofasta, fritidsboende och företagare (6). Holmöns vägnät klarar inte en kraftigt ökande biltrafik (3).

Skriftliga kommentarer

Samtliga skriftliga kommentarer bifogas som bilagor till denna skrivelse.

Bilaga 1. Visum har lämnat en skrivelse där man framhåller behovet av hög passagerarkapacitet sommartid men även ansluter man sig till behov som fungerande transporter för samhällsservice.

Bilaga 2. Skärgårdarnas Riksförbud (SRF) är en nationell organisation, med statlig finansiering, som tar tillvara intressen för boende på öar utan fast landförbindelse och fungerar som en kommunikationspart med de departement som är berörda av skärgårdsfrågor.

Bilaga 3. Sören Viklund är fritidsboende men uppvuxen på Holmön. Han äger nu sitt föräldrahem, som är en jordbruksfastighet där jordbruket är nedlagt, men han driver ett extensivt skogsbruk. Han sammanfattar sina förhållanden i bifogad skrivelse.

Bilaga 4. Bernt Nilsson med familj har inkommit med ett handskrivet brev med synpunkter. Brevet är skannat och bifogas i denna bilaga. Deras synpunkter sammanfaller istort med redan redovisade synpunkter.

Bilaga 5. UmEva har lämnat en skrivelse där man sammanfattar de behov man ser för renhållning, återvinningsgård, vatten- och avloppshantering.

Bilaga 6. Holmö Havsbad har lämnat en skrivelse där man sammanfattar sina behov av förbättrade kommunikationer för att kunna utveckla sin verksamhet på Holmön

Holmön den 6 december 2012



Olle Nygren



12-12-03

Visfestival Holmöns synpunkter på förslag till kommunikationslösningar till Holmön

Visfestival Holmön är en mycket populär visfestival som 2013 genomförs för 20:e gången. Sedan starten 1994 har vi haft möjlighet att följa utvecklingen, eller ska vi snarare kanske kalla det avvecklingen, av transporterna ut till Holmön. I början hade färjan en kapacitet på 173 passagerare, och efter några år när festivalen växte kunde vi hyra in en extrabåt, Vidar III från Norrbyn. Tyvärr fick denna båt inte gå ut till Holmön efter några år på grund av nya bestämmelser om D-område. Tack vare att färjepersonalen blivit allt mera tillmötesgående med att ställa upp och köra extraturer kunde det hela lösas sig.

När sedan Helena Elisabeth klassades ned till 59 passagerare uppstod stora problem för oss, då vi inte visste hur det hela skulle lösas under sommaren. Nu de senaste åren har Öfararen kompletterat färjan, och det har gått hjälpligt men är ändå ett provisorium.

Vid årets festival kunde vi tack vare sponsorbidrag hyra in en snabbgående båt från Höga Kusten, Ronja som kompletterade de två övriga båtarna. Detta ledde till att vi inte fick några långa väntetider, och vi kunde t.o.m. ordna med förbeställda turer från Umeå centrum t.o.r. Med andra ord kan vi konstatera att med en kapacitet på 180 platser, och varav två av båtarna var snabbgående, så klarade vi transport av besökare till festivalen utan nämnvärda köer.

Det här leder oss fram till slutsatsen att för festivalens del är ett minimum av transportkapacitet minst 200 passagerare. Dessutom ser vi det som mycket angeläget att en kommande båt inte tuffar fram i 8 knop utan i minst det dubbla. En överfart på 25 – 30 min. är definitivt behövlig.

När man nu i utredningen ändå kommit fram till att lösningen med sväware har en hel del nackdelar, så är det de övriga alternativen som står till buds.

Ser man till vad Helena och kompletteringsbåten kostar i drift så är det enligt utredningen 12 mkr./år. Helena är i så dåligt skick att det rimligen inte kan dröja särskilt lång tid innan den behöver skrotas. Att då tro att man skulle kunna bygga om den till en lastfärja ser vi närmast som en omöjlighet. Det skulle förmodligen dock bli mycket dyrt. Det nya transportmedlet måste med andra ord ha kapacitet för att klara tunga transporter av bränsle, cement och dylikt. För vår del är det t.ex. viktigt att kunna få ut en lastbil med ljudutrustningen och den är drygt 8 meter lång.

För festivalens del skulle en stor färja vara det optimala. För Holmöns framtid skulle det vara bra om färjan dessutom skulle kunna bryta mer is än 20 cm. Varför inte satsa ordentligt när man nu ändå skall skaffa ett nytt transportmedel, och kompensera för den minst sagt styvmoderliga behandling som ön varit utsatt för. Ibland har den långa och sega planeringsprocessen skyllts på öborna; att de inte är medgörliga. Men kanske har det varit tur att de inte accepterat svävaren, när det nu i utredningen kommer fram vilka olägenheter som det skulle uppstå med denna. Där hade det kunnat bli en felsatsning igen på drygt 50 mkr. Ta dessa 50 mkr. och lägg till ytterligare medel så att en fullstor färja som går snabbt kan sättas in på Holmöleden.

Visfestival Holmöns sammanfattande synpunkter då det gäller nytt transportmedel till Holmön:

- Transportkapacitet på minst 200 personer
- Snabbgående, vilket betyder en överfart på 25 – 30 min enkelväg
- Om möjligt med isbrytningskapacitet så att den kan gå större del av vintersäsongen
- Lastkapacitet för större fordon, obruten kylkedja och några bilar
- I övrigt hänvisas till Infrastrukturgruppens skrivelse

Avslutningsvis vill vi framhålla att det är mycket bra och klokt handlat av Region Norr att göra denna utredning, och att därmed göra ett nytag så att man kan komma ur de låsta positioner som hindrat en fullgod lösning.

Nu bör man titta framåt och skapa ett alternativ som långsiktigt kan fungera för ön, och som kan bidra till en utveckling med inflyttare. För vi är alldeles övertygade om att, kommer det till en fullgod och säker transportlösning, så kommer det att finnas folk som vill flytta ut till denna fantastiska ömiljö.

För Trafikverket kan det dessutom vara en extra fjäder i hatten att ha en färjeled som sträcker sig så pass långt ut i havet, och dessutom kunna säga att "jo vi klarade det. Vi kan driva en färjeled som är en sådan utmaning som Holmöleden är, och vi kan driva den med god kvalitet".

För Visum och Visfestival Holmön

Per Lundholm
Ordf.

Christer Jilder
Festivalamiral

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND (SRF)

Vår vardag är i ständig förändring där effektivitet, miljö och ekonomi är viktiga parametrar för skärgårdens transporter att möta morgondagens krav. SRF har därför tillsatt en arbetsgrupp, Färjegruppen, vars främsta syfte är att bistå entreprenörerna och beställarna med resenärernas tankar och idéer.

Nedan viktiga stolpar belyser resenärernas synpunkter på hur transporterna till/från öar och skärgården bör anordnas.

- **Färjetrafik på resenärernas villkor**
Transporterna ska möjliggöra för resenärerna att pendla och resa året runt. Personalen skall hålla hög servicenivå där resenärens behov styr arbetet.
- **Rätt färja för ledens behov**
Färjan skall ha rätt kapacitet för ett modernt samhälles behov, den skall vara anpassad för samtliga väder- och ledbegränsningar. Komforten är viktig.
- **Färjans stationering**
Färjan skall stationeras på den ö den betjänar, eller på den bäst lämpade sidan för passagerarnas service.
- **Tidtabellen**
Skall läggas så att samtliga kan pendla till arbeten och fritidsliv på båda sidor. Tidtabellen bör följas året runt och vara väl koordinerad med anslutningstrafik.
- **Representant för resenärerna**
Utses av resenärerna(öborna) för att bistå entreprenören och beställaren att uppnå bästa transportlösning.
- **Allergi- och handikappanpassning**
Färjor och terminalbyggnader(väntsalar) ska vara anpassade. Toaletter ska finnas.
- **Säkerhet**
Uppgraderas på terminaler och ombord på färjor. Gående och fordon skall separeras vid på- och avstigning.
- **Boknings- och förtursregler**
På vissa färjeleder bör bokning och förtur införas, för att effektivt tillgodose resenärernas möjlighet till ett fungerande resande.
- **Trafikinformation**
Modern trafikinformation införs på samtliga leder. Appar, SMS-service anordnas och digitala trafiktavlor monteras på lämpliga ställen.

Bengt Almkvist
Ordförande SRF

Thorbjörn Lindberg
Ordförande Färjegruppen SRF

From: Sören Viklund <soren.viklund@gmail.com>
Sent: den 4 december 2012 22:27
To: Olle Nygren
Subject: Synpunkter till trafikverket

Hej Olle.

Här kommer några punkter som jag tycker ska vara med.

1. På grund av den dåliga förbindelsen som är idag så är det nästa omöjligt att få banklån för att utveckla eller satsa på någonting ute på Holmön.
2. Vi som har bilar får betala extra (över 200 kr.) för bilprovningen på Holmön samt den osäkerhet om det blir någon bilprovning nästa år. Den osäkerheten är återkommande år från år. Dessutom måste vi betala för att få dispens för bilprovningen om man har fel slutsiffra. Allt detta orsakar oss merkostnader på grund av de bristande transporter som trafikverket är ansvarig för. Myndighetsmissbruk tycker jag. Måste man dessutom in på en verkstad så vet man aldrig när man får över bilen.
3. Skolklasser och övriga större besöksgrupper drar sig för att åka ut till Holmön numera för man vet ju inte om hela gruppen tar sig ut eller in inom rimlig tid. Detta är en stor begränsning för dom besökande.
4. Handikappade blir idag nekade att åka med vissa turer om dom är rullstolsburna.
5. Svårt och i vissa fall nästan hopplöst att få med en som ligger på bår.
6. Man uppfyller inte sitt åtagande när svävaren går. Man ska upprätthålla en förbindelse som är en vägförlängning och då ska transporten gå från väg till väg. Man ska inte behöva pulsa i snön eller klättra för att ta sig fram.
7. Alla ändringar av turearna skickas via ticken och det är väl bra men dom som inte har den tjänsten får ingen information. Meddelandena kommer väldigt sent och eftersom vi har mycket dålig täckning så får man aldrig vara säker att man får meddelandet.
8. Vi nekas full tillgänglighet till våra fastigheter vilket bidrar till merkostnade för den enskilde.
9. Vi får stora merkostnader för hantverkare som man måste anlita.

Ha en bra dag.

Sören Viklund

Lövnäs onsdag 28/11 2012

Synpunkter ang. Kommunikationer för Holmöns.

1. Person- och godstransporter skall vara säkra och med krav på fungerande tur-
täthet. Detta skall gälla året runt.
2. Holmöns basservice skall prioriteras:
ex. transporter för affären, sozhanteringen,
slamtömningen, räddningstjänstens grund-
behov, bränsleförsörjningen, ev. timmer-
transporter, näringsidkares behov, o.s.v.
3. Personbilstransport skall endast tillåtas
för bofasta och fastighetsägare på ön.
Under sommarsäsongen tillåts inga "turistbilar"!
4. För transportbehovet i överskådlig framtid
bör en "mellanstor" isbrytande färja fungera.
Den skall rymma en fullstor lastbil och ca
10-12 personbilar. Passagerer utrymme för 150-200 pers.
5. Med en rättig planering av kapacitet bör denna
färja klara kraven på en modern transportlösning
för Holmöns i framtiden.
För denna lösning står:
Ägare av Holmöns 7:44 - Åsa Nilsson, Berit Nilsson,
Jon Nilsson, Li Hemor Nilsson, Hanna Nilsson, Erik
Andersson, Oscar Nilsson, Frans Nilsson + gäster.
Vi använder vår fastighet året runt!!
Kampen går vidare! / Berit Nilsson.



2012-12-06

AVF 12-104

Vår ref:
Jan-Olof Åström
Tfn. 090-16 15 14
Mobil: 070-341 67 87
e-post: jan-olof.astrom@umeva.se

Olle Nygren

Kommentar till Holmömöte 12-11-12

UMEVA vill med denna enkla skrivelse understryka behovet av en väl fungerande transport mellan Holmön och fastlandet. UMEVA har ansvar för VA och Avfall på Holmön.

Vi nyttjar idag drygt 100 enkelturer per år mellan Holmön och fastlandet. Då det finns politiska beslut att vi ska hålla en hög servicenivå vad gäller avfall och återvinnig samt på vatten och avlopp är UMEVA helt beroende av goda förbindelser med Holmön.

Med nuvarande färjeförbindelse krävs specialutrustning och noggrann tidsplanering för att klara våra uppdrag. Detta ger höga kostnader och lägre driftsäkerhet.

Av de alternativ som finns i minnesanteckningarna förordar UMEVA alternativ liten isbrytare (UAc) som då kan ta med treaxlad lastbil för avfall och slam med totalvikt på max 25 ton. Säsongen för transport av avfall kan förlängas jämfört med dagsläget.

Ett godtagbart alternativ är ny större färja (UAd) som kan transportera lastbil för avfall och slam med en totalvikt på max 25 ton. Denna lösning kräver att avfall lagras på ön 2-4 månader vintertid vilket dock är accepterat i dagsläget då antalet hushåll är begränsat under denna årstid. Denna lösning ger en något sämre service för att upprätthålla regelbundet underhåll på UMEVAs VA-system.

UMEVA

Bengt Ivan Lindgren
Sektionschef, hushållsavfall

Erik Ring
Sektionschef, Vatten

Holmö Havsbad Grundades 2008 och bedriver en Restaurang och Cykeluthyrning.

Renovering: 2008-2012

Hittills 5500 timmars lagts ner på renovering där det nu är vinterbonat för att kunna bedriva en verksamhet året runt och för att kunna öka kapaciteten i kök och lokaler samt ta hänsyn till Miljö och hälsas krav.

Kapacitet:

120 sittplatser inomhus (Lokalerna godkända för totalt 300 personer)

120 sittplatser utomhus (600 personer släpper vi in samtidigt under visfestivalen och postrodden.)

40% av investeringarna har delfinansierat via regional stöd av företagsutveckling från Länsstyrelsen.

Omsättning: 2008-2012 (60 dagar öppethållande per år)

Netto Omsättning: Totalt 6,3 miljoner Vinst har genererats och återinvesterats i bolaget.

Vi kan med hjälp av detta ha i timmar sett 2 st helårsanställda och är en utav öns största arbetsgivare trots att vi enbart har öppet 2 månader på sommaren.

Marknadsföring : 2008-2012

Totalt: 50tkr

Man brukar säga att 5-10% av omsättningen ska läggas på marknadsföring vi har medvetet valt att inte marknadsföra oss mer pga att vi anser att personkapaciteten till dagens färjor och turlista skulle skapa en badwill då det under sommartid skulle innebära en risk att våra besökare skulle få vänta i Norrfjärden och vi skulle känna att vi lurade dit dom.

Notera att de flesta som besöker ön är dagsbesökare och att vi lagt under 1% av omsättningen åt marknadsföring.

Sommarturlistan 2012 från Norrfjärden

Mån-Fre 06:00, 08:00, 11:00, 17:30 (Sista avg från ön 18:30)

Lör 07:00, 09:00, 15:30, 17:30 (Sista avg från ön 18:30)

Sön 08:00, 10:00, 15:30 (Sista Avg från ön 18:30)

(Umeå turistbyrå har cirka 1000 besökare per dag under juli månad.

De har öppetiderna 10:00-17:00 vilket innebär att de sällan kan rekommendera dagsbesökare till oss då ön inte upplevs tillgänglig för spontanbesök.)

Framtid (om Holmön blir mera tillgänglig för besöksnäringen)

Julmarknad (Inspiration Utö som årligen har 5500 besökare fördelat på 6 dagar)

Julbord/Jullunch: (100 besökare/dag under 1 månad)

Detaljplan: Vi har idag en färdig detaljplan som ger oss rätt till att bygga 14 stugor på strandberget. Det som sätter stopp för denna utveckling är att vi inte kan finansiera detta då banken vill att transportlösningen skall vara löst först. Länsstyrelsen har muntligt sagt att de skulle vara intresserad att medfinansiera denna företagsutveckling.

Bussföretag: Vi tackar idag nej till Bussföretagare då vi inte kan garantera att de kan komma från och till ön under en dag. Att boka färjan för detta ändamål har vi inte ekonomiskt kunnat räkna hem.

Maj (Potential 2 busslaster/dag total 6000 enkelvägs resenärer)

Juni (Potential 2 busslaster/dag total 6000 enkelvägs resenärer)

Kvällsturer: Dagens middagsgäster har idag egen båt eller är boende på ön. Om det skulle gå senare turer på kvällen så skulle vi kunna erbjuda middagar för dagsbesökarna med.