

Holmön 07-04-02

Infrastrukturminister Åsa Torstensson
Näringsdepartementet
Jakobsgatan 26
103 33 Stockholm

Angående förslag till lösning för kommunikation till Holmön

Thage G Pettersson (TGP) har på uppdrag av den föregående och nuvarande regeringen förhandlat med berörda parter om en kommunikationslösning för Holmön. TGPs direktiv var att finna en stabil, hållbar lösning med bättre kapacitet än idag. TGP har nu förhandlat fram en lösning med Vägverket (VV) som huvudman och VVs färjerederi som entreprenör året runt.

Vid ett möte den 19 mars presenterade TGP sitt förslag för berörda parter. Ett flertal Holmöbor deltog vid detta möte. Därefter har Holmöns Utvecklingsforum (HUF) arrangerat ytterligare två allmänna möten för att diskutera det presenterade förslaget. Vid dessa möten, samt vid mötet med TGP, har ett 100-tal personer haft möjlighet att vara med och ge sin syn på förslaget.

Vi på Holmön välkomnar TGPs förslag att VV och Färjerederiet ska vara huvudman respektive entreprenör för kommunikationerna till Holmön. Förbindelsen fastlandet-Holmön samt vägen på Holmön är allmän väg. Huvudman för allmänna vägar är Vägverket. Vi anser att detta är en viktig fråga för Staten och vi kan konstatera att du också delar denna uppfattning, vilket framgår av din websida på Regeringens webbplats där vi kan läsa: *"Vi ska ha en pålitlig infrastruktur som ger förutsättningar för företagande och jobb i hela landet"*. Ett av de 16 nationella miljömålen som riksdagen antagit är *"Levande kust och skärgård"*. Det är också ett av de miljömål som länsstyrelsen i Västerbotten f.n. utarbetar en strategi för att uppnå. Holmön är den enda ö i havet i Västerbotten med åretruntboende och del i Sveriges största marina reservat som ska skötas om och vara tillgängligt i så stor utsträckning som möjligt. Detta fordrar fast boende på ön. När det gäller antalet personer med behov av en säker och stabil kommunikation till ön är det förutom de fast boende ett stort antal fritidsboende, därtill kommer en mängd andra besökare bland annat till Naturreservatet som det satsats stora resurser på tex vandringsleder för det rörliga friluftslivet. För att upprätthålla affär, restaurang, äldreboende och skola måste en långsiktig lösning komma till stånd. En väl fungerande kommunikation till Holmön skulle med säkerhet göra att ön skulle få ett ännu större värde för fastlandsbor att besöka ön och ta del av den fina naturen på ön.

Vi välkomnar även det regionala engagemanget där såväl Länsstyrelsen, Landstinget som Kommunen går in som medfinansiärer. Kostnaden för den framförhandlade kommunikationslösningen anges till 30 milj kr, varav VV skulle stå för 15 milj och de regionala parterna 5 milj kr vardera. TGP föreslår, på rekommendation av VV, en lösning med daglig trafik med en

Ordförande:
Lena Egnell
Holmö Kyrkväg 14
918 03 Holmön
090 – 55 169
lena.egnell@umea.se

Kassör:
Lars Janzén
Gabrieljansvägen 2
903 54 Umeå
090 – 98 181
09098181@telia.com

Sekreterare:
Olle Nygren
Jongården Berguddsvägen 14
918 03 Holmön
090 – 55 008
olle.nygren@holmon.com

Bankgiro
5511-6834
Organisationsnummer
894003-5945
Webportal
www.holmon.com

svävare kompletterad med att den nuvarande Holmöfärjan byggs om till lastbåt med utökad lastkapacitet.

Det är dock en lösning som oroar oss. Enligt de uppgifter vi fått kostar den tilltänkta svävaren ca 25 milj kr. Resterande 5 miljoner ska då räcka till angoringsplatser för svävaren, en uppvärmd hangar och en ombyggnation av nuvarande Holmöfärjan till lastbåt. Det låter inte som en rimlig kalkyl och vi upplever det som oklart i det presenterade underlaget hur den totala kostnaden ska finansieras.

Den svävare man föreslår har inte prövats i de speciella förhållanden som råder i farvattnen kring Holmön med kort, hög och krabb sjö samt kombinationen sträng kyla och öppet vatten. Under de senaste 5 åren har det blåst över 10m/s från alla väderstreck i 35 dagar/år, motsvarande våghöjder över 1 meter. Av dessa 35 dagar var 22 från de "svåra" väderstrecken nord och syd, som innebär våghöjder på 1-4 meter. Statistik från SMHI visar att medelminuttemperaturen vid Holmön under perioden 1961-1990 var -2 °C i november, -6 °C i december, -10 °C i januari och -11 °C i februari. Hopfrusen fast is bildas i Kvarken sällan förrän i slutet av januari - början av februari. Det innebär 2,5-3 månader med risk för nedisning. Med en enkel beräkning baserad på svävarens mått framgår att om nedisning orsakar ett i genomsnitt 1 cm tjockt islager på svävaren kommer det att väga ca 5 ton vilket utgör 50 % av lastkapaciteten. Då största ytan är taket kommer den mesta isen att bildas där vilket kommer att höja farkostens tyngdpunkt. Hur stor är risken för nedisning och hur kan den påverka svävarens funktion? Ingen vet idag hur mycket driftstörningar och inställda turer samt vilka risker som kan komma att uppstå. För ett hållbart åretruntboende på ön i enlighet med Umeå kommuns ambitioner i översiktsplanen krävs stabila och tillförlitliga kommunikationer med fastlandet för bl a för skolskjuts, pendlare och dagliga varutransporter. Idag vet vi inte om svävaren klarar detta. En förändring som innebär ökade driftstopp under säsong med öppet vatten medför att fler drabbas då besöksnäringen till Holmön är koncentrerad till säsongen med öppet vatten.

Vintertid, då isförhållanden inte medger att lastbåten går, kommer transportkapaciteten att vara begränsad till svävaren. Hur löser vi då transporter av drivmedel och annat tyngre gods? Det finns även flera andra praktiska detaljer som det är oklart hur de kan tillgodoses med en svävarlösning, t ex handikapp- och allergianpassning, kylutrymme sommertid och frostfritt utrymme vintertid för varor till affären.

En svävare är en farkost som genererar avsevärt med buller. Nära färjeläget i Norrfjärden finns åtskilliga hushåll med åretruntboende. Vid färjeläget i Byviken, Holmön finns många attraktioner och besökande som solbadande, besökande båtar, restauranger och båtmuseum plus sommarboende. Att där rymma 250 m² svävare med landningsplats, högt ljud och avgaser som kommer in ett flertal gånger per dag vill medföra negativa förändringar för Holmöborna. En miljökonsekvensbeskrivning och prövning i miljödomstolen kommer att krävas. Kommer den förslagna svävartrafiken att uppfylla kraven i en sådan miljöprövning? Om miljödomstolens beslut överklagas och ärendet försenas, vad finns för plan för att hantera detta? Om det visar sig att miljödomstolen underkänner svävarlösningen, vad finns då för beredskap att lösa kommunikationerna? Miljöprövningen kommer även att kräva jämförelse med alternativa lösningar.

Företrädare för Vägverkets färjerederi har hävdade att en ny isgående färja kommer att få för stort djupgående och blir alltför kostsam. Detta är inte helt korrekt beskrivet. Idag finns teknik att bygga avsevärt större fartyg än Holmönfärjan med mindre djupgående än denna, och som kan byta 1 m tjock is. Att utreda en sådan lösning som en alternativ plan kan t ex göras som ett examensarbete vid fartygslinjen på Chalmers eller Kalmar högskola till en försumbar kostnad.

Vi med anknytning till Holmön är tacksamma för att staten genom Vägverket och Färjerederiet vill ta på sig huvudmannskapet och driften året runt av trafiken till Holmön. Det känns tryggt. Vi är däremot, som du säkert förstår, oroade av den lösning av trafiken man tänker sig med tanke på de brister som finns i det presenterade underlaget. För oss som i stort sett dagligen åker mellan Holmön och fastlandet blir behovet av en driftsäker förbindelse livsviktigt. Transportkapaciteten och rimlig restid är andra viktiga aspekter. Vi känner att den föreslagna transportlösningen medför så stora osäkerhetsmoment att det skulle kännas avsevärt tryggare om en alternativ plan utreds parallellt och som kan sjösättas snabbt om det behövs. Vi anser också att det är rimligt att regeringen kräver av Vägverket att dom ger en funktionsgaranti med den transportlösning man väljer, som säkerställer att trafiken inte drabbas av försämringar i jämförelse med dagens situation,.

För Holmöns Utvecklingsforum

Olle Nygren

Sekreterare HUF