



2007-03-31

Näringsdepartementet

Till regeringen

REGERINGSKANSLIET Näringsdepartementet Registratören
Ink. 2007-04-02
Dnr. N2007/3647/IR

## Slutrapport för regeringsuppdrag – Uppdrag om huvudmannaskap för vissa färjeleder m.m.

---

### Uppdraget

Enligt regeringsbeslut (2006-01-26, N2006/548/IR) är mitt uppdrag att som förhandlingsman och kontaktperson i frågor gällande överföring av huvudmannaskap m.m. för vissa färjor och trafiken till Holmön. I uppdraget ligger att studera hur transporter fungerar och att finna en hållbar långsiktig lösning. Slutredovisningen för uppdraget förlängdes av regeringen till den 31 mars 2007 (2006-11-30, N2006/1130/IR).

Bakgrunden till uppdraget är betänkandet Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) och regeringens proposition 2005/06:160 Moderna transporter som antogs av riksdagen den 30 maj 2006 (rskr.2005/06:308).

### Slutrapport av uppdraget

Uppdraget slutrapporteras härmed för godstransporterna i Göteborgs skärgård, färjetrafiken Köpmanholmen – Ulvön/Trysunda och trafiken till Holmön.

#### *Godstransporterna i Göteborgs skärgård*

Uppdraget för godstransporterna i Göteborgs skärgård avslutades vid ett möte i Göteborg den 29 januari 2007 genom att bifogade brev till Göteborgs kommun, kommunstyrelsens ordförande Göran Johansson överlämnades till kommunens representant (bilaga 1). Vid mötet deltog representanter från Trafiknämnden, Trafikkontoret, Stadskansliet, SDN Styrso, SDF Styrso och Vägverket (bilaga 2).

### *Färjetrafiken Köpmanholmen – Ulvön/Trysunda*

Uppdraget för färjetrafiken Köpmanholmen – Ulvön/Trysunda avslutades vid ett möte i Örnsköldsvik den 12 februari 2007 genom att bifogade brev till Örnsköldsviks kommun, kommunstyrelsens ordförande Elvy Söderström överlämnades till henne (bilaga 3). Vid mötet deltog också representanter för Örnsköldsviks kommun, Samhällsplanering, Vägverket Region Mitt och verksällande direktörerna för Rodret AB, Örnsköldsviks Buss AB och Västernorrlands Läns Trafik AB (bilaga 4).

I båda fallen mottogs min förhandlingslösning positivt och de berörda förklarade sig mycket nöjda med att frågan hade fått en långsiktig lösning och att det nu var möjligt att blicka framåt igen.

### *Trafiken till Holmön*

Förhandlingarna med regionen avslutades vid ett möte i Umeå den 19 mars 2007 på länsstyrelsen där landshövdingen vid Länsstyrelsen Västerbotten, kommunstyrelsens ordförande för Umeå kommun och ordförande för nämnden för regional utveckling, Västerbottens läns landsting deltog (bilaga 5). De förklarade sig mycket nöjda med förhandlingarna och uttryckte sin uppskattning och sitt fulla stöd för den lösning av förbindelsen till Holmön som jag föredrog vid mötet. Vid mötet undertecknades också ett åtagande om medfinansiering av investeringar för Holmöförbindelsen från regionens sida.

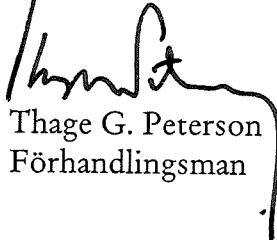
Samma dag hölls ett informationsmöte i Umeå på länsstyrelsen med representanter för Holmöns utvecklingsforum och befolkningen på Holmön. Vid mötet deltog ca 14 personer (bilaga 6). De synpunkter som framkom var att det finns en oro på ön över att den föreslagna lösningen inte kommer att fungera speciellt väl när det gäller stilleståndsdagar p.g.a. väderförhållanden, miljön, möjlighet att transportera livsmedel, tunga och sällan förekommande transporter och hur husdjur skall transporteras med hänsyn till allergiker (bilaga 7).

Huvudbudskapet från Holmöborna var att de önskar sig en isbrytande färja som kan gå året runt.

Min bedömning är att en isbrytande färja innebär en investering på mellan 75 och 100 miljoner, kanske mer till följd av nödvändiga muddringsarbeten och utgör därför inte ett realistiskt alternativ. De flesta av de andra synpunkterna av teknisk och praktisk natur som framfördes bör kunna lösas av Vägverket Färjerederiet och Umeå kommun inom ramen för min uppgörelse. De tunga och speciella och dessutom sällan förekommande transporterna får lösas av Holmöborna själva.

Min förhandlingsuppgörelse för förbindelsen till Holmön överlämnas härmed (bilaga 8).

Stockholm den 31 mars 2007



Thage G. Peterson  
Förhandlingsman

**Förteckning över bilagor till - Slutrapport för regeringsuppdrag – Uppdrag om huvudmannaskap för vissa färjeleder m.m.**

---

Bilaga 1 Göteborgs kommun, kommunstyrelsens ordf. Göran Johansson

Bilaga 2 Deltagarförteckning vid avslutande möte 2007-01-29 med Göteborgs kommun m.fl.

Bilaga 3 Örnsköldsviks kommun, kommunstyrelsens ordf. Elvy Söderström

Bilaga 4 Deltagarförteckning vid avslutande möte 2007-02-12 med Örnsköldsviks kommun m.fl.

Bilaga 5 Deltagarförteckning vid avslutande möte med regionen i Umeå 2007-03-19

Bilaga 6 Deltagarförteckning vid informationsmöte för Holmöborna i Umeå 2007-03-19

Bilaga 7 Frågor från Holmöborna överlämnat vid ovannämnda möte

Bilaga 8 Förhandlingsuppgörelse för förbindelsen till Holmön

Bilagor till förhandlingsuppgörelsen

Bilaga 1 Åtagande om finansiering Vägverket

Bilaga 2 Åtagande om finansiering regionen i Västerbotten



Näringsdepartementet

Göteborgs kommun  
Kommunstyrelsens ordförande  
Göran Johansson  
404 82 Göteborg

### Godstransporterna i Göteborgs skärgård

#### Uppdraget

Enligt regeringsbeslut (2006-01-26, N2006/548/IR) är mitt uppdrag att som förhandlingsman och kontaktperson i frågor gällande överföring av huvudmannaskap m.m. för vissa färjeleder. I uppdraget ligger att studera hur transporterna fungerar och att finna en hållbar långsiktig lösning.

Bakgrunden till uppdraget är betänkandet Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) och regeringens proposition 2005/06:160 Moderna transporter som antogs av riksdagen den 30 maj 2006 (rsk.2005/06:308).

#### Uttalanden i propositionen

När det gäller den nuvarande färjetrafiken för gods i Göteborgs skärgård framgår det av prop. 2005/06:160 på s. 271 under rubriken Godstransporter att det inte bör utgå statligt stöd till *del av verksamhet* på enskild färjeled som rör *godshantering* och att regeringen finner det därför lämpligt att även godsfärjan till Göteborgs södra skärgård (Göteborgs skärgård är det begrepp som numera används) omfattas av förhandlingsmannens uppdrag och vidare på s. 273 att då Vägverket inte ombesörjer *separat hantering av gods* på allmänna färjor, finns inte skäl att ge statsbidrag för *godshantering* på enskilda färjor.

#### Överväganden

Först kan det konstateras att det i rubriken står godstransporter medan uttalandena i propositionen helt tar sikte på den del av verksamheten som rör själva godshanteringen, vilket måste förstås som den hantering som sker vid på- och avlastning av godset och att syftet med uttalandena är att det är denna hantering som inte skall vara statsbidragsberättigad.

På Vägverkets färjor sker ingen separat hantering av godset utan de fordon som transporterar gods kör endast på och av färjan utan nämndvärd assistans av färjepersonalen.

I Göteborgs skärgård förekommer två typer av transporter. Den ena bedrivs med en godsfärja där godset lastas ombord i terminalen och levereras till avsedd brygga och den andra är en bilfärja som tar ombord alltifrån personbilar till långtradare på 25 meter. Godsmängden per månad är i snitt 500 ton.

Vägverket har sedan 1986 beviljat statsbidrag till godstransporterna i Göteborgs skärgård med stöd av gällande förordningar. Den nu gällande förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning (bidragsförordningen) gäller från 1990. I förordningen framgår att till enskilda vägar räknas färjeleder som drivs av enskilda (1 §) och att förutsättningen för att färjeleden skall vara bidragsberättigad är att den inte är av obetydlig längd och att den tillgodoser ett kommunikationsbehov för de fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet (2 §).

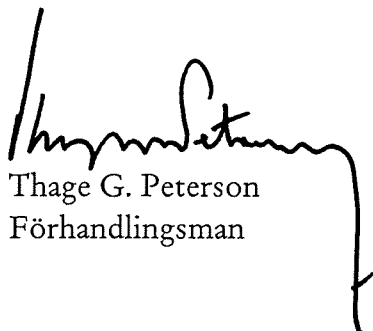
Mitt uppdrag var att studera fallet Göteborgs skärgård. Jag har dels funnit att det inte är en framkomlig väg att särskilja hanteringen vid på- och omlastningen i bidragshänseende från transporten i dess helhet, dels att de kriterier som anges i bidragsförordningen för att färjeleden skall vara bidragsberättigad är uppfyllda i detta fall. Det finns således ett författningsmässigt stöd för att godstransporterna skall erhålla statsbidrag. Hur stort detta bidrag skall vara avgörs varje år av Vägverket.

Jag har funnit att förhållandet och samarbetet mellan Trafiknämnden i Göteborgs Stad, som är den nuvarande huvudmannen, och Vägverket Region Väst fungerar väl. Detsamma gäller själva godstrafiken som Connex Sverige AB svarar för och som har ett entreprenadavtal som löper fram till 1 november 2010 med möjlighet till förlängning på ett plus ett år. Jag har funnit att medborgarna och näringsidkarna på öarna är nöjda med dels hur godstransporterna fungerar, dels med att den känsliga naturen på öarna kan hållas så bilfri som möjligt genom att transporterna samordnas på ett effektivt sätt.

## Slutsatser

Mina slutsatser är att det finns en etablerad ordning för att hantera statsbidrag till enskilda färjeleder och att denna ordning fungerar på både ett effektivt och miljövänligt sätt i Göteborgs skärgård. De kostnader som staten har för statsbidraget till godstransporterna och som under de senaste tre åren uppgått till ca 5 miljoner kronor per år är samhällsekonomiskt effektivt. Denna ordning bör gälla till utgången av år 2012 för att uppnå en långsiktighet. Bidraget bör utökas till att även omfatta de driftskostnader som den nya terminalen i Fiskebäck kommer att medföra. Dessa kostnader beräknas uppgå till 1,9 miljoner kronor.

För mina slutsatser har jag haft samråd med Näringsdepartementet, Vägverket, dess generaldirektör och Region Väst, Göteborgs kommun, dess trafiknämnd och trafikkontor samt med Styrso stadsdelsnämnd och förvaltning. Jag har också träffat företrädare för de boende och för olika verksamheter på öarna.



Thage G. Peterson  
Förhandlingsman



**FRAKTTRAFIK I GÖTEBORGS SKÄRGÅRD –  
AVSLUTANDE MÖTE MÅNDAG 29 JANUARI 2007**

**Program**

- 11.17 Tåg från Stockholm anländer till Göteborg C. Bernt Nielsen möter
- 11.30 Lunch på restaurang Palace
- 13.00 Ankomst från skärgården (Ylva E m fl)
- 13.00 Möte i Stadshuset, Gustav Adolfs Torg 3, sal Rivö.
- 15.00 Mötet slut (ca)
- 15.42 Tåg från Göteborg C

**Deltagare i mötet (L = deltar i lunchen)**

- Näringsdepartementet ✓ Thage G. Peterson, förhandlingsman (L)  
✓ Margaretha Eriksson, konsult (L)
- Trafiknämnden ev. Anneli Hulthén (s), ordförande, besked 26/1 g  
✓ Roland Rydin (m), vice ordförande (L)
- Trafikkontoret ✓ Bernt Nielsen, senior advisor (L)
- SDN Styrso ✓ Inger Blixt (s), ordförande (L)  
✓ Olof Jacobson (kd), 1:e vice ordf  
✓ Yonnie Johansson (mp), 2:e vice ordf g
- SDF Styrso ✗ Ylva Eckerstein, stadsdelschef
- Vägverket ✓ Marianne Nyberg, biträdande regionchef (L)
- Stadskansliet ✓ Ulf Lundbladh, förhandlingschef

Välkomna!  
Bernt Nielsen





Näringsdepartementet

Örnsköldsviks kommun  
Kommunstyrelsens ordförande  
Elvy Söderström  
891 88 Örnsköldsvik

### Färjetrafiken Köpmanholmen - Ulvön/Trysunda

#### Uppdraget

Enligt regeringsbeslut (2006-01-26, N2006/548/IR) är mitt uppdrag att som förhandlingsman och kontaktperson i frågor gällande överföring av huvudmannaskap m.m. för vissa färjeleder. I uppdraget ligger att studera hur färjetrafiken fungerar och att finna en hållbar långsiktig lösning.

Bakgrunden till uppdraget är betänkandet Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) och regeringens proposition 2005/06:160 Moderna transporter som antogs av riksdagen den 30 maj 2006 (rsk. 2005/06:308).

#### Överväganden

Jag kan konstatera att Vägverket beviljat statsbidrag till färjetrafiken mellan Köpmanholmen och Ulvön/Trysunda med stöd av förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Vidare kan jag konstatera att förhållandet och samarbetet mellan Vägverket å ena sidan och Örnsköldsviks kommun, Örnsköldsviks Buss AB, som utför trafiken på entreprenad, och Västernorrlands läns Trafik AB som tecknat avtal på uppdrag av Örnsköldsviks kommun fungerar väl.

Avtalet löper till 31 december 2008 och förlängs automatiskt med två år om ingen uppsägning sker sex månader före avtalsperiodens utgång. Ansvaret och kostnaderna för den svävare som används som reserv för färjan under vinterperioder åvilar helt kommunen i dag.

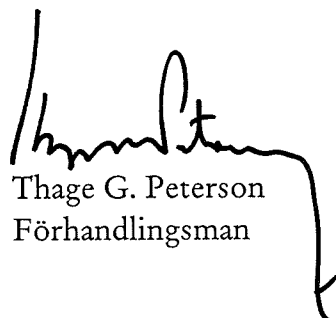
Jag har kommit fram till att den bästa lösningen är att Örnsköldsviks kommun helt åtar sig huvudmannaskapet för färjetrafiken. I detta ingår att kommunen ombesörjer kontakterna med Vägverket, kallar till erforderliga sammanträden, ansvarar för turlistorna och samordningen av

busstrafiken efter hörande av befolkningen och intresseorganisationer på Ulvön/Trysunda.

### Slutsatser

Mina slutsatser är att det finns en etablerad ordning för att hantera statsbidrag till enskilda färjeleder och att denna ordning fungerar på ett effektivt sätt både för berörda organisationer och för boende och näringsidkare på Ulvön/Trysunda. De kostnader som staten har för statsbidraget och som under de senaste tre åren uppgått till mellan 3,5 och 4,1 miljoner kronor per år är samhällsekonomiskt effektivt. Denna ordning bör gälla till utgången av år 2012 för att uppnå en långsiktighet och statsbidraget bör ligga på minst dagens nivå.

För mina slutsatser har jag haft samråd med Näringsdepartementet, Vägverket, dess generaldirektör och Region Mitt, Örnsköldsviks kommun, Örnsköldsviks Buss AB och Västernorrlands läns Trafik AB. Jag har träffat företrädare för de boende och för näringsidkare på Ulvön/Trysunda.



Thage G. Peterson  
Förhandlingsman



"Jan Edblad"  
<jan.edblad@ornskoldsvik.se>

2007-01-31 13:22

Till: <margaretha.eriksson@enterprise.ministry.se>  
Kopia: "Elvy Söderström"  
<ESM@gwia.kommun.ornskoldsvik.se>  
Blank:  
Ärende: Sv: Möte om Ulvö 12.2

Hej !

Vi träffas kl 11.00 i Stadshuset, Plan 4, Nygatan 16.

Med på mötet är:

Elvy Södersröm, Kommunalsråd

Jörgen Gidlund, Vd Rodret AB

Lennart Nordin, Vd Örnköldsviks Buss AB

Christine Högberg, Vd Västernorrlands Läns Trafik AB

Kjell-Arne Danemo, Vägverket Region Mitt

Undertecknad (Jan Edblad)

**Deltagare vid avslutande möte med regionen om förbindelsen till  
Holmön den 19 mars 2007 8.30 på Länsstyrelsen**

Landshövding Lorenz Andersson, Länsstyrelsen Västerbotten  
Kommunstyrelsens ordförande Lennart Holmlund, Umeå kommun  
Ordf. nämnden för regional utveckling Erik Bergkvist, Västerbottens  
läns landsting

Rederichef Anders Werner, Vägverket Färjerederiet

Förhandlingsman Thage G. Peterson  
Jur. kand. Margaretha Eriksson

**Deltagare vid möte om förbindelsen till Holmön 2007-03-19 kl. 10.00 på  
Länstyrelsen**

10

Namn	Organisation/privatperson
Theodor Lindberg	Privat
Kent Stedjevi	HUF
Walter Kolanav	privat
Lars Janzén	Holmöns Samfäll.
Lars Lundmark	Sandvikstjärns samfäll
Lena Egnell	HUF
Birgitta Fritzdotter	Holmös Flembjergs-
PERCY GUSTAVSON	och Jutresteförening
Sören Viklund	Länstyrelsen
Erik Löfgren	Holmön privat
TASS TUOMASOK	Holmön privat
Bo-Lennar Pettersen	FERTIGHUS+
Ake Santström	Affären Holmön
Lars-Göran Bostrom	Holmöns båtmuseum
disutöm 2 personer	Umeå kommun.

## Frågor som gäller Holmötrafiken 20070318

Våghöjd (2m)– hur mycket stillestånd får vi under den isfria tiden?

Vilken maxvind klarar den? I vilken hastighet?

Vind och vågor i kombination?

Statistik på våghöjd i Kvarken?

Vi vill att den testas mer med våra förhållanden innan den beställs!

Hur klarar den nedisning? Hur löser man detta problem?

Beslutsunderlaget till regeringen måste innehålla en ”funktionsgaranti” för att trafiken ska fungera med den lösning man beslutar.

Miljöprövning, vad händer om det blir en fördröjning pga överklagan?

Buller för de boende i Norrfjärden?

Yr det sand, grus och annat där den går iland? Hur långt från bebyggelsen behöver den vara?

Var ska den gå iland på båda sidor?

Var ska varmgaraget stå?

Svävaren

- Hur stor blir ytan för handbagage?

- Hur löser man detta med obruten kylkedja för mattransporten både till affären och våra krogar.

- Måste vi fortfarande hålla på med all denna omlastning av tex affärens varor?

- Bränsle transporten vintertid när färjan står stilla?

- Cyklar, mopeder osv. framför allt sommartid.

- Allergianpassning? Många katter och hundar åker fram och tillbaka. Hötransporter vintertid?

- Handikappanpassning för hur många personer och följeslagare?

- Höjd på lastdäck för tex mindre lastbil eller liknande som hantverkarna använder. Går en sådan in?

-Ambulansplats

Kostnader för drift och underhåll?

Var lagar man kjolarna? Annat som går sönder?

När är det planerat att den ska sättas in i trafik?

Byggnationstid?

Godstransport är planerad att göras på en ombyggd Helena Elisabeth.

Hur länge kan hon gå? År? Vad gör vi sedan?

Vintertid lär hon stå stilla från mitten av december till april ut pga ishinder.

Hur löser vi bensintransporten vintertid?

Maxlast? Vad innebär det i storlek på fordon?

Hur ofta kan hon gå? Jämfört med det godsbehov som finns idag? Ökad befolkning och byggnation?

Samma besättning som kör färjan och svävaren. Hur gör man det schematekniskt för att få arbetstiden att räcka?

Vi måste få in de som börjar arbeta kl. 7.00 till sina jobb för att få en utveckling av ön. Räcker arbetstiden för personalen till det? (7-16, 8-17, 9-18)

Den färja som var framtagen som alternativ till svävare skulle gå på 75-100 milj kr. Hur stor är den? Är det en relevant storlek?

Vad får man för båt för 30 milj?

Färjeleden kommer att bli avgiftsbelagd. Hur stor blir kostnaden?

Tyngre gods skulle vi få komma överens om med entreprenören om att frakta ut och in? Hur går det till?

Cementbil? Timmerbil? Gruskross?

Även våra skogsägare har krav på sig att avverka? Hur får man in sin skog till sågverk och massaindustri?



REGERINGSKANSLIET

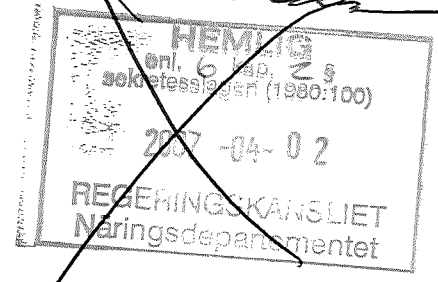
Näringsdepartementet

2007-03-30

Till regeringen

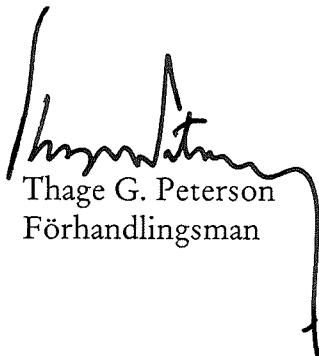
Bilaga 8

Hemligstämplad  
upphövs  
2008-04-01  
Hautson



Följebrev till - Förhandlingsuppgörelse för förbindelsen till Holmön

Bifogar här min förhandlingsuppgörelse för förbindelsen till Holmön.  
Jag har inte sänt uppgörelsen till de personer som finns angivna i skrivelsen.

  
Thage G. Peterson  
Förhandlingsman

Bilaga 1





REGERINGSKANSLIET

Näringsdepartementet

2007-03-30

GD Ingemar Skogö, Vägverket  
Vägdirektör Lena Dahlgren,  
Vägverket Region Norr  
Rederichef Anders Werner,  
Vägverket Färjerederiet  
Landshövding Lorenz Andersson,  
Länsstyrelsen Västerbotten  
Kommunstyrelsens ordförande  
Lennart Holmlund, Umeå kommun  
Ordf. nämnden för regional utveckling  
Erik Bergkvist, Västerbottens läns landsting

### Förhandlingsuppgörelse för förbindelsen till Holmön

#### Uppdraget

Enligt regeringsbeslut (2006-01-26, N2006/548/IR) är mitt uppdrag att som förhandlingsman och kontaktperson i frågor gällande överföring av huvudmannaskap för trafiken till Holmön. I uppdraget ligger att studera hur transporter fungerar och att finna en hållbar och säker långsiktig lösning. Slutredovisningen för uppdraget förlängdes av regeringen till den 31 mars 2007 (2006-11-30, N2006/1130/IR).

Bakgrunden till uppdraget är betänkandet Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) och regeringens proposition 2005/06:160 Moderna transporter som antogs av riksdagen den 30 maj 2006 (rskr. 2005/06:308).

#### Målsättningen med förhandlingarna

Mina utgångspunkter och mål för förhandlingarna har varit att få till stånd en säker och långsiktig trafiklösning året runt efter över 50 år av oklarhet med trafiken till Holmön. Dessutom har jag strävat efter att få kortare restider, ökad turtäthet, möjlighet till mer godstransporter och fler bilar samt trafikförhållanden som underlättar utvecklingen av turism, småföretagande och pendling.

#### Förhandlingarna har resulterat i följande lösning

Förhandlingarna har resulterat i följande lösning.

Vägverket åtar sig huvudmannskapet för trafiken året runt till och från Holmön. I åtagandet ligger att utöver finansieringen på 15 miljoner kronor från regionen finansiera

- inköp av en svävare som tar ca 65 passagerare och ett fordon (två ton),
- ombyggnad av M/S Helena Elisabeth för transportfordon, bilar och gods och
- ombyggnad av kajer m.m. på fastlandet och på Holmön (bilaga 1).

Umeå kommun, Länsstyrelsen Västerbotten och Västerbottens läns landsting åtar sig att var och en garantera 5 miljoner kronor inklusive eventuella EU-medel för de ovannämnda investeringarna (bilaga 2).

### **Investeringskostnader**

Inköp av ny svävare	25 miljoner kronor
Ombyggnad av Helena Elisabeth	2 miljoner kronor
Ombyggnad av kajer m.m. på fastlandet och på Holmön	3 miljoner kronor
<b>TOTALT</b>	<b>ca 30 miljoner kronor</b>

### **Fördelning av investeringskostnaderna, avgifter och frikort**

Vägverket	ca 15 miljoner kronor
Länsstyrelsen Västerbotten, Umeå kommun och Västerbottens läns landsting inkl. ev. EU-medel	15 miljoner kronor

Avgifter för passagerare, transportfordon, bilar och gods införs. Avgifterna förutsätts fastställas så att Vägverkets kostnader för trafiken inte ökar jämfört med idag. Detta regleras i en särskild förordning.

Umeå kommun svarar genom frikort eller på annat sätt för avgiften för passagerare som är åretruntboende och mantalsskrivna på Holmön.

### **Övriga förutsättningar**

Umeå kommun, Länsstyrelsen Västerbotten, Västerbottens läns landsting och Vägverket ansvarar för att en ansökan om EU-medel lämnas in.

Vägverket beslutar om turlistor efter samråd med Umeå kommun.

Samma personal används både för svävaren och M/S Helena Elisabeth.

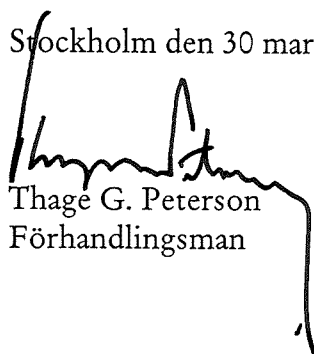
Upphandling och leverans av svävaren samt inkörning av leden tar ca 16 månader. Svävaren byggs efter beställarens specifikation.

## Förhandlingsparter och kontakter

Dessa lösningar har jag förhandlat fram med ledningen för Vägverket och dess generaldirektör, Vägverket Färjerederiet, Vägverket Region Norr, Umeå kommun, Länsstyrelsen Västerbotten och Västerbottens läns landsting. Jag har också haft löpande kontakter med befolkningen på Holmön och Holmöns utvecklingsforum (HUF).

Under förhandlingarna har jag haft föredragning och kontakter med den politiska ledningen på Näringsdepartementet. Jag har också kontinuerligt rapporterat hur uppdraget har fortlöpt till ansvariga tjänstemän på Näringsdepartementet.

Stockholm den 30 mars 2007



Thage G. Peterson  
Förhandlingsman

Bilag 1



REGERINGSKANSLIET

2007-03-

Näringsdepartementet

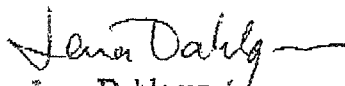
### Åtagande om finansiering av Holmöförbindelsen

Vägverket åtar sig att utöver dels de medel på 15 miljoner kronor som garanteras av Länsstyrelsen i Västerbottens län, Umeå kommun och Västerbottens läns landsting, dels avgifter från trafiken finansiera inköp av en tung svävare och nödvändiga ombyggnader av kajanläggningar och M/S Helena Elisabeth.

Avgifterna för trafiken skall ligga på en rimlig nivå som inte motverkar att trafiken utnyttjas. När svävaren och den ombyggda M/S Helena Elisabeth varit i trafik i två år skall en avstämning göras. Om det visar sig då att Vägverkets kostnader (nettounderskott) av trafiken överstiger dagens kostnader skall en ny överenskommelse träffas som medför oförändrade kostnader för Vägverket.

Detta åtagande utgår från att regeringen godkänner att Vägverket utför det som redovisats.

Luleå den

  
Lena Dahlgren  
Vägdirektör

Tägit del:

  
Thage G. Peterson  
Förhandlingsman



**Åtagande om medfinansiering av Holmöförbindelsen**

För att Holmöförbindelsen i fortsättningen långsiktigt skall kunna upprätthållas året runt av Vägverket, Färjerederiet krävs ett kapitaltillskott från regionen för att bidra till att finansiera inköp av en svävare och nödvändiga ombyggnader av kajanläggningar och M/S Helena Elisabeth (eller eventuell annan motsvarande lösning för tyngre transporter)

Länsstyrelsen i Västerbottens län, Västerbottens läns landsting och Umeå kommun åtar sig härmed, under förutsättning av erforderliga formella beslut hos respektive organ, att tillsammans inklusive eventuella EU-medel garantera en regional finansiering med 15 miljoner kronor. Finansieringen fördelas lika mellan parterna.

Umeå den 19 mars 2007.

Lorenz Andersson  
Landshövding

Lennart Holmlund  
Kommunstyrelsens ordförande

Erik Bergkvist  
Ordf Landstingets nämnd  
för regional utveckling

Tagit del:

  
Thage G. Peterson  
Förhandlingsman