

Holmön den 28 november 2021

Landshövdingen i Västerbotten  
Trafikverket, Region Norr, Luleå  
Region Västerbotten  
Umeå kommun

## **Framtid för trafiken till HOLMÖN.**

För att trafiken till Holmön skall fungera på ett tillfredställande sätt året runt krävs att ansvariga beslutsfattare börjar inse att man först som sist måste acceptera att trafiken till Holmön kräver anpassning till de omständigheter som omger oss på Holmöleden.

Vid en tillbakablick på de färjor som köpts och byggts för trafik på leden visar det sig att ingen av dem har mött de förutsättningar som finns för trafik på leden. De anskaffade färjorna har i stället mött ekonomiska krav som beslutsfattarna satt upp, där ingen hänsyn tagits för att få en fungerande året runt trafik.

Att nu "nya kvastar" har börjat sitt arbete för att förhoppningsvis finna en väg till en fungerande året runt trafik till Holmön ser vi som mycket positivt. Nedan följer kortfattad sammanställning av vad som bör styra beslut om en framtida trafik.

### **FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FÄRJAN- OCH LEDEN**

- IS, upp till 30 cm skall kunna brytas
- Maximerat djupgående på full last 3, 2 meter. Densitet 1.008
- Skall klara kraftig vind och grov sjö upp till 4 meter våghöjd, krängningsdämpande system skall vara monterade.
- Färjan skall vara genomkörbar, inte behöva vända i hamn eller utanför. Färjeskepparen vänder bara sin stol och kör ut ur hamnen.
- Farten bör vara 12 knop (klara en enkel resa med lastning på 30 minuter).
- Total lastkapacitet 45 ton.
- Färjans längd 38 meter.
- Totalt antal passagerare 160 personer, med passagerarutrymme.
- Bildäck skall vara täckt med en max fordons höjd på 5, 0 meter.
- Miljömässigt bedöms att färjan bör vara eldriven.

### **HAMNEN I NORRFJÄRDEN.**

Angöring för den nya färjan nybyggs på utsidan av befintlig vågbrytare, ungefär 25 meter förskjutet från det nuvarande färjeläget på andra sidan vågbrytaren.

Färjan följer alltså samma väg som nuvarande färja men svänger snett in mot det nya färjeläget. ( se bif. Bild)

#### HAMNEN I BYVIKEN, HOLMÖN.

Nytt färjeläge konstrueras inne i hamnen, Färjan kör genom piröppningen och kör sedan snett in som Helena Elisabet, fortsätter därefter rakt fram och lägger till i läget. (Se bif. Bild).

#### FRAMTIDA PLANERADE TRAFIKEN.

Färjorna Capella och Helena Elisabet upprätthåller trafiken till dess den nya färjan och dess färjelägen är konstruerade. Därefter behålls Capella som reserv och Helena Elisabeth säljs. Reservfärjan har nu plats att ligga stand by vid kaj på båda sidor av leden.

#### VIDARE

Som ett första steg på denna nydaning har undertecknad varit i kontakt med två olika firmor som arbetar med konstruktion av färjor. Den ena firman erbjuder en förstudie av färjan enligt beskrivna förutsättningar och levererar en GA-plan med tio sidor vilket kostar 100.000:-, går man sedan vidare med en komplett handling dras detta belopp av. De andra firman erbjuder en komplett handling för 400.000:-, en presentation man kan använda för att upphandla en ny färja av varven.

Färjelägen kommer att kunna anläggas på och nära befintliga, vilket innebär att kostnaderna blir betydligt reducerade. Kontakt bör här tas med dylika firmor.

Beräknad totalkostnad för färjan 95 + 10 (för el-drift) = 105 miljoner kronor.

Uppskattad kostnad lägen Norrfjärden = 30, Byviken = 20 = 50 “ “

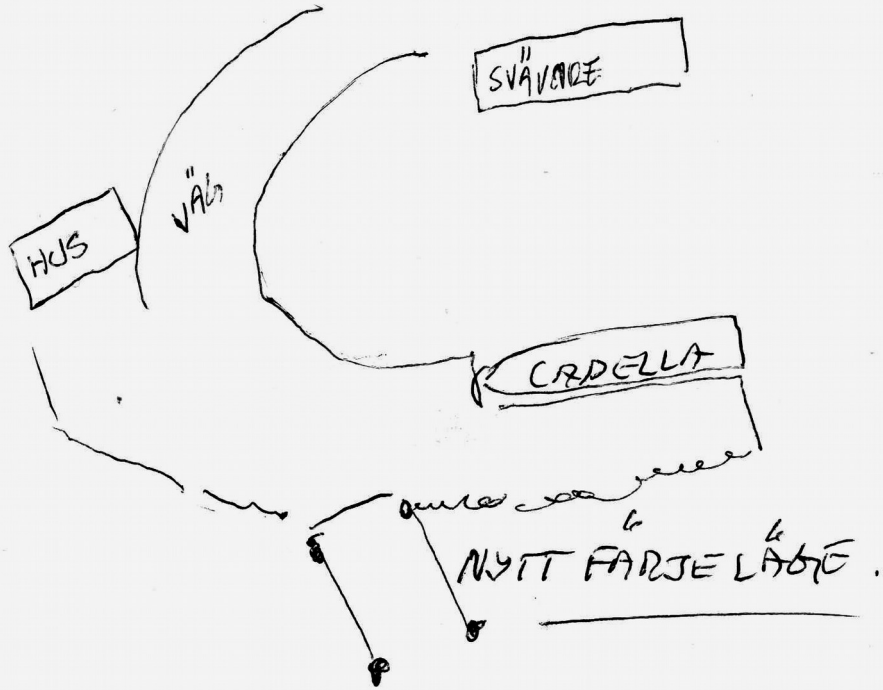
**Totalt = 155 miljoner kronor.**

Avskrivningstid 40 år.

.....  
Thorbjörn Lindberg  
0705563540

*Karta över hamnlägena i Norrfjärden och Holmön på nästa sida*

### NORRFJÄRDEN



### BYVIKEN

