

Holmö-lösning – för 155 miljoner kronor

<https://www.vk.se/2021-11-30/holmo-losning-for-155-miljoner-kronor>



En nybyggd färja samt nya färjelägen i Norrfjärden och Byviken skulle kosta 155 miljoner, enligt tidigare sjökaptenen Thorbjörn Lindberg.

Ny Holmöfärja och nytt färjläge i såväl Norrfjärden som Byviken. I ett öppet brev visar Thorbjörn Lindberg, tidigare sjökaptan på Holmöleden, hur trafiken till och från ön ska säkras under årets alla dagar.

Prislappen? 155 miljoner kronor.

– Min beräkning ligger på max en tredjedel av vad Trafikverket hävdar, säger han.

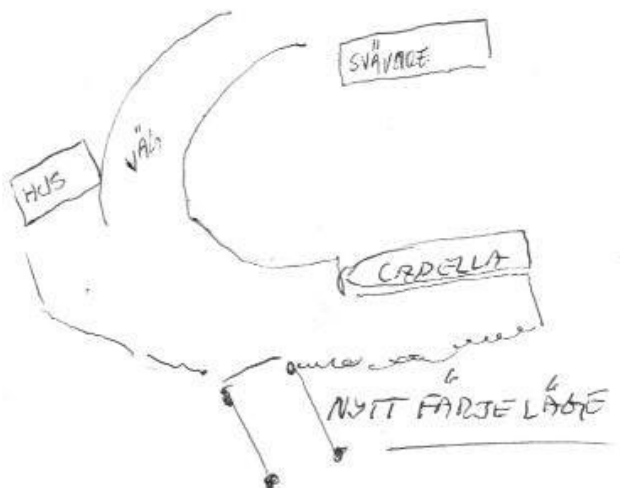
mattias.wennberg@vk.se

Thorbjörn Lindberg skriver i ett öppet brev till landshövdingen i Västerbotten och arbetsgruppen för Holmöns transporter (Trafikverket region norr, Region Västerbotten och Umeå kommun) att ansvariga beslutsfattare måste inse, "först som sist", att trafiken till Holmön kräver anpassning till de omständigheter som omger ön.

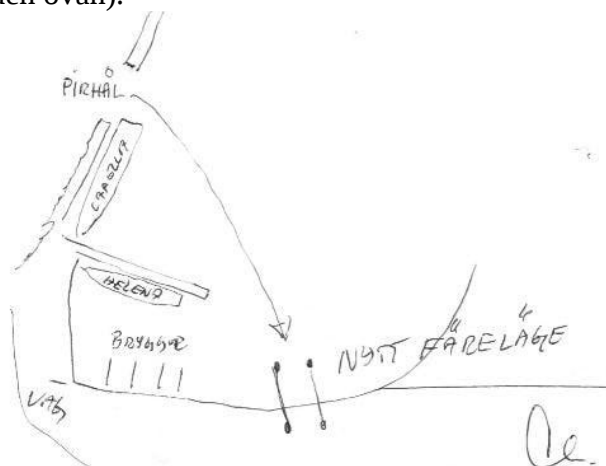
– De färjor som köpts och byggts för trafik har mött ekonomiska krav som beslutsfattarna satt upp, där ingen hänsyn tagits för att få en fungerande året runt- trafik, säger Thorbjörn Lindberg till VK.

Att det har börjat röra på sig angående Holmöleden – **ända upp till infrastrukturministerns bord** – ser Thorbjörn Lindberg som "mycket positivt", men han går ett steg längre och föreslår alltså en helt ny färja och nya färjelägen.

NORRFJÄRDEN



Angående färjläget i Norrfjärden föreslår Thorbjörn Lindberg: 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 bilden ovan).



Vad gäller Byviken på Holmön föreslår Thorbjörn Lindberg: Nytt färjeläge konstrueras inne i hamnen. Färjan kör genom piröppningen och sedan snett in som Helena Elisabet, men fortsätter därefter rakt fram och lägger till i läget (se bilden).



Thorbjörn Lindberg jobbade som sjökaptan på Holmöleden mellan 1996 och 2006 och har därefter extraknäckt från 2012. Han satte sig ned och pratade med två olika firmor om vad det skulle kunna kosta att genomföra hans plan. De kom fram till att nybyggd färja (med eldrift) som skulle klara ledens omständigheter (se faktaruta) skulle kosta 105 miljoner kronor och omgången av färjelägena ytterligare 50 miljoner.

Vissa skulle kategorisera 155 miljoner som en ganska dyr plan?

– Allt är vad du jämför med, och då säger Trafikverket "ja, det kommer kosta minst 300–400 miljoner att bygga en ny färja". Att jag sammanställde det här beror på att sanningen inte riktigt har kommit fram från Trafikverkets sida, utan det är som att man vill skrämma parterna som inte känner till något om sjöfart och priser, att det är inte lönt att fundera på utan det är bara köra på det gamla som vi har, säger Thorbjörn Lindberg och fortsätter:

– Jag ville bara klarlägga att det inte behöver bli så dyrt, och framför allt understryka att allt som Trafikverket framför kanske inte är sant. Min beräkning ligger på max en tredjedel av vad de säger.

Vad hoppas du att det öppna brevet ska ge?

– Att vi får diskussioner på en vettig nivå, och förhoppningsvis att man siktar in sig på att göra det man borde ha gjort redan 1937, när det beslutades att samhället skulle hålla samhällsbetald transportservice till Holmön, att man köper och bygger en färja som är byggd för förutsättningarna här uppe. Vi har haft is på leden ända sedan Holmöarna kom upp ur havet.

Är din plan realistisk?

– Självklart, men vi måste övertyga de som bestämmer att inte bara leta billigaste alternativet som det alltid har varit fråga om. Vi vill inte ha en sommarfärja, vi vill ha året runt-färja som klarar av de behov som finns för att utveckla Holmön och Umeå.

När kan en ny färja vara på plats?

– Det är ju ett framtidsscenario som jag beskriver. Capella och Helena Elisabeth får köra på nu och sen, förhoppningsvis, kanske vi har en ny färja om ett par-tre år.

Förutsättningar för färjan och leden

Thorbjörn Lindberg har listat tio punkter på hur färjan och leden måste vara för att säkra trafiken året om:

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

Pris: 105 miljoner.