

## Rekommenderat huvudalternativ efter beaktande av synpunkter

Trafikverket höll ett informationsmöte den 27 september med Umeå kommun, länsstyrelsen i Västerbottens län samt med Regionsförbundet Västerbotten samt ett samrådsmöte den 21 november 2012 med boende på Holmön. De inkomna synpunkterna finns bifogade som bilagor till rapporten. I det trafikeringsalternativ som Trafikverket förordar har hänsyn tagits till de synpunkter som framkom i samband med samrådsmötet.

Det rekommenderade alternativet är justering av rapportens "Ny, större färja". Följande egenskaper eftersträvas:

- Större lastkapacitet än alternativet " Ny, större färja"
  - 11 meter lastdäck och 25 tons kapacitet, d v s kan klara en fullastad lättlastbil med klimatkontrollerad livsmedelstransport, tankbil eller treaxlad sopbil som är nära 10 m alternativt 3 personbilar.
- Längd maximalt 24 meter
- Miljögodkända motorer
- Allergi- och handikappanpassat inklusive toaletter
- Separat utrymme för husdjur
- Passagerarkomfort även vid förhållandevis besvärliga väderförhållanden
- Flexibel passagerarkapacitet<sup>1</sup>:
  - vintertid 59 passagerare (2 besättningsmän)
  - sommartid (15 maj-15 september) 100-150 passagerare (3 besättningsmän)
- Hastighet på ca 12 knop– det vill säga en medelhastighet som medger 30 minuters överfart under normala väderförhållanden

Alternativet "Ny, större färja" innebär, som idag, att den befintliga lilla svävaren kommer att behöva sättas in vid svåra isförhållanden.

I regeringsbeslutet N2007/3647/IR föreslogs en finansieringslösning som var kopplad till trafikering av Holmön med stor svävarer. Lösningen innebar bland annat att avgifter införs för passagerare, transportfordon, bilar och gods. Den nya lösningen som redovisas ovan ska ge fortsatt möjlighet att ta ut avgifter för passagerare, fordon och gods. Ingen förändring föreslås heller vad gäller vad gäller kostnadsneutralitet. Den nya lösningen innebär en dock annan kostnadsbild.

Trafikverket beslutar om turlistor efter samråd med Umeå kommun och Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län.

Trafikverket är fortsatt huvudman och ansvarar för trafikeringen av färjetrafiken och den vintertida svävartrafiken.

---

<sup>1</sup> Under förutsättning att Transportstyrelsen godkänner en sådan lösning. Beslut tas utifrån det enskilda fartygets egenskaper givet fartygets tekniska förutsättningar, de geografiska förutsättningarna och att sjösäkerhets- och bemanningsföreskrifter uppfylls.

## Strategiska mål för Holmön

Umeå kommun har just antagit en strategi för Holmön. Strategin har en målsättning att ön ska ha en fast befolkning på 100 personer mot ett 60-tal idag. Ett antal som de anser vara rimligt förutsatt att kommunikationerna fungerar väl samt nödvändigt för att kunna vidmakthålla, utveckla och tillvarata öns potentialer.

Under högsäsongen (sommarhalvåret) ungefär tredubblas befolkningsantalet idag på ön i och med att sommarhusägarna flyttar ut vissa helger och lov.

Den föreslagna trafikeringslösningen kommer under högsäsong att kunna ta 100 – 150 passagerare per överfart (bland annat beroende på det villkor som ställs i det tillstånd som Transportstyrelsen beviljar). Det är sannolikt önskvärt att införa en särskild turlista under högsäsongen med dagar som har en utökad turtäthet (dock som mest en gång var 70 - 90 minut för av- och omlastning).

Det saknas överlag tillfälliga övernattningsmöjligheter på ön så de flesta turisterna är dagsbesökare medan ett antal har egen båt att övernatta i. Arrangörer för festivaler, företagsevenemang och liknande kan liksom tidigare vid behov köpa extra turer av Trafikverket.

## Ekonomisk osäkerhet

Farleden ligger i ett område med 8 – 8,5 mm landhöjning per år. Detta tillsammans med det faktum att farleden på vissa ställen endast är 3,5 meter djup innebär att djupet behöver kontrollmätas. Det kan därför tillkomma kostnader som är kopplade till muddring, med mera.

Antal besättningsmän är kopplat till Transportstyrelsens tillstånd för fartyget. Eftersom antalet besättningsmän påverkar driftskostnaderna, finns osäkerheter som beror på tillståndsgivningen. Transportstyrelsens tillståndsgivning sker från fall till fall, vilket innebär att det på förhand inte går att uppskatta personalkostnaden. Om fler än två besättningsmän behövs under lågsäsong med max 59 passagerare per överfart kommer driftskostnaderna att bli ansenligt mycket större än kalkylen för UA<sub>D</sub> i rapporten.

De extra kostnader som tillkommer i kalkylen för att isbrytare längre än 24 meter ska kunna vända vid angringspunkterna påverkar inte val av alternativ. Inte heller påverkar de tillkommande kostnaderna för anpassning av angringspunkterna för separerade gång- och fordonsramper mm för de isbrytandefartygen. Det är framför allt driftskostnaderna (bränsle och bemanningen) som är kostnadsdrivande.

## Finansiering

Om den valda lösningen inte får tillräcklig medfinansiering finns risk att lösningen kraftigt överskrider Trafikverkets önskan om kostnadsneutralitet och det blir svårt att motivera för skattebetalarna varför Holmöborna skulle särbehandlas. Redan idag är kostnaderna per passagerare mycket höga jämfört med andra vägfärjor och även andra färjeförbindelser som har någorlunda jämförbara yttre omständigheter.

I utredningen ingick ingen utvärdering av avgifter för trafiken. Däremot kan konstateras att om avgifter för ej bofasta skulle införas skulle det vara ett mycket välkommet bidrag till driften av Holmöleden. Man bör ha i åtanke att en sådan avgift sannolikt leder till en viss efterfrågeminskning som i sin tur medför att transportlösningen kan ha överdimensionerats (fartygets storlek är en viktig

kostnadsdrivande faktor, bland annat genom hög bränsleförbrukning). I de synpunkter som kommit in på rapporten under november 2012 – januari 2013 finns å andra sidan hög tillförsikt i att turistnäringen och antalet boende på ön kommer att öka signifikant (dubbleras) tack vare att investeringar görs i en stabil person- och gods färja. Framtiden får utvisa hur dessa drivkrafter påverkar passagerarantalet.

### Dispenstransporter

Dispenstransporter, utöver 25 tons kapacitet, till exempel grävmaskin, betongbil, skogsmaskiner, vägmaskiner, lastbil med släp hanteras i särskild ordning. Överfart planeras i samråd med Trafikverket Färjerederiet och särskild avgift tillkommer.

### Extrema väderförhållanden

Det råder tidvis besvärliga väderförhållanden med starka vindar och svåra isförhållanden. Bättre vågtolerans på den nya större färjan kommer att bidra till bättre komfort vid stark vind. Genom att bibehålla den lilla svävaren Vintergatan, kommer det förordade alternativet att kunna tillgodose en året-runt förbindelse, dock med vissa inskränkningar vad gäller tillgänglighet för funktionsnedsatta under den tid då den lilla svävaren är i drift. Samtidigt innebär svåra isförhållanden att restiderna för fartygen förlängs, även om en konventionell isbrytare skulle ha använts. Att ha den lilla svävaren som alternativ när isförhållandena blir för svåra innebär en bättre tidtabellhållning än att trafikera leden med isbrytare.

Med den information som funnits tillgänglig<sup>2</sup> har Helena Elisabeth (som är isgående/stöter sig fram genom isen; har isklass 1B) överlag haft ett uppehåll på ca 4 veckor under vintern då isförhållandena varit för svåra, det vill säga då exempelvis isrännan frusit igen ordentligt eller där rännan packats igen av isvallar mellan turerna (framför allt nattetid). Många år har Helena Elisabeth kört i stort sett hela vintern och andra år (1998, 1999, 2004) har uppehållet varit längre än 6 veckor. Bland de synpunkter som kom in nämndes bland annat att många öbo föredrar att ta sig till och från fastlandet med skoter när isen bär.

### Upphandlingsrisker

Upphandlingen kan dra ut på tiden och färjan Helena Elisabeth kommer sannolikt inte utan större reinvesteringar att klara nuvarande trafikering så många år till. Det finns ett antal moment som är svåra att tidsätta, exempelvis förhandling om medfinansiering, besked om tillstånd från Transportstyrelsen kan dröja, upphandling av fartygsleverantör och fartygsbyggnationen tar i sig ett antal år.

### Reservtonnage

När den nya färjan ligger vid varv kommer chartertrafik att sättas in på sträckan.

### Utryckningsfordon

Nödsituationer på ön som kräver utryckningsfordon hanteras med helikopter (ambulans, polis). Utryckningsfordon med mindre akuta ärenden kommer att rymmas ombord (dock ej på Vintergatan). Prioritering får lov att göras på plats i de fall det finns andra skrymmande godstransporter som har behov av samtidig överfart.

---

<sup>2</sup> se även Figur 3 Resandestatistik i Trafikverket (2013) Samhällsekonomi Holmöleden, , diarienummer TRV 2012/89331

## Bilbesiktning

Holmön har specialtillstånd för att bilbesiktning kan göras lokalt av ditresande besiktningsman. Avregleringen av bilbesiktningen förefaller inte påverka fortsatt specialtillstånd från Transportstyrelsen. I det fall mer ordinarie bilbesiktning kommer att krävas kommer det föreslagna färjealternativet att kunna ta ca 3 bilar per överfart om inget skrymmande gods finns med på överfarten.

## Toaletter ombord

Den nya större färjan kommer att ha handikappanpassade toaletter ombord. Vintergatan kommer fortsättningsvis inte att ha toalett ombord.

## Terminaler vid anlösningspunkterna

Önskemål om moderna terminaler vid anlösningspunkter med bland annat toaletter och realtidsinformation om trafikläget framkom i samband med samrådet. Denna fråga har inte ingått i den föreliggande utredningen av trafikeringalternativ.