



Holmöleden

Ett Regeringsuppdrag avseende ledens funktion och utveckling



Länsstyrelsen
Västerbotten

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Postadress: Storgatan 71B, 901 86 Umeå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 010-225 40 00

Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Holmöleden - En utvärdering av ledens funktion

Författare: Eriksson Urban, Trafikverket, Mikael Bergström Länsstyrelsen Västerbottens län

Dokumentdatum: 2023-05-31

Ärendenummer:

LST 6618-2022 Beslut om uppdrag om förbindelserna till och från Holmön

TRV 022/90065 Regeringsbeslut - Uppdrag om förbindelserna till och från Holmön,
I2022/01561

Kontaktperson: Länsstyrelsen i Västerbottens län, Mikael Bergström
Trafikverket Norra regionen, Urban Eriksson

Publikationsnummer: 2023:107

ISBN: 978-91-8045-187-1

Foto: Urban Eriksson

Innehåll

Förord	5
Sammanfattning	7
1 Bakgrund.....	9
2 Syfte.....	10
3 Regeringsuppdraget.....	10
4 Utredning av Holmöleden	11
4.1 Genomförande	11
4.2 Holmöleden	12
4.2.1 Trafikering	13
4.2.2 Allmän led	14
4.2.3 Enskild led.....	15
4.3 Holmöns och utveckling.....	16
4.4 Omvärldsanalys.....	17
4.5 Teknisk utredning avseende trafikering	19
4.6 Finansieringsmöjligheter.....	23
4.6.1 Investeringar.....	23
4.6.1.1 Nationell transportplan (NTP).....	23
4.6.1.2 Länstransportplanen (LTP)	24
4.6.1.3 Kommunal finansiering.....	24
4.6.1.4 ERUF.....	24
4.6.2 Drift och underhåll	25
4.6.2.1 Allmän led.....	26
4.6.2.2 Enskild led	26
4.6.2.3 Kollektivtrafik.....	26
4.7 Resultat	27
4.7.1 A – Stor Svävare	27
4.7.2 B – Stor Isbrytare	27
4.7.3 C – Nybyggt fartyg "Ny Capella"	28
4.7.4 D – Uppgradering av Capella	28
4.7.5 E – Kombination Capella och Helena Elisabeth.....	28

4.7.6	F – Kompletterande trafik med Hydrokopter	28
4.7.7	Drift av led	29
4.8	Diskussion och förslag till lösning	29
	Underlagsrapporter.....	31

Förord

Holmön har en lång historia och har varit permanent bebodd och brukad i många hundra år. Holmön är en unik plats med höga natur och kulturvärden och ett populärt besöksmål främst sommartid. På Holmön finns ett stort engagemang bland föreningar, företagare och boende att utveckla ön. Holmön nås med en 45 minuters färjetur.

Kommunikationerna till ön har i många år varit en omdiskuterad fråga. Länsstyrelsen och Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att utvärdera hur dessa fungerat hittills och om de bör ändras. Denna rapport utgör vår redovisning av uppdraget. Vi visar på hur trafiken ser ut i dag, ger förslag på möjliga alternativ framåt baserat på ett gediget kunskapsunderlag som vi tagit fram. Holmöns läge gör den till en exceptionell del av Umeå kommun och Västerbottens län och dess särskilda behov är viktiga att beakta.

Arbetet har bedrivits i ett framåtsträvande syfte för att hitta nya lösningar utifrån dagens förutsättningar. I arbetet har även Umeå kommun, Region Västerbotten, där även Regionala kollektivtrafikmyndigheten ingår, deltagit.

Umeå 2023-05-31

Luleå 2023-05-31

Helene Hellmark Knutsson
Landshövding
Västerbotten

Helena Eriksson
Regional direktör
Trafikverket Region Nord

Sammanfattning

Utredningen visar på att Holmön kommer fortsätta att utvecklas på sikt. Hur fort det går kan endast framtiden utvisa. En slutsats som kan dras av kommunens utvecklingsplaner är att dagens storlek på fartyg är tillräcklig även för att klara morgondagens behov. Kompletterat med åtgärder i hamnen på Holmön, Byviken, samt en hydrokopterlösning bör tillgängligheten till Holmön öka i tillräcklig omfattning. Vad gäller drift av led utgör Holmöleden ett undantag då trafikering sker, med Trafikverket som huvudman, på direkt uppdrag från Regeringen.

Holmöleden är i dag enskild men trafiken bedrivs av staten via Trafikverket. Detta är en unik lösning i Sverige där övriga enskilda leder har en kommun eller annan organisation som huvudman. Med kommunen som huvudman kan kommunen ta ut passageraravgifter, ha rådighet över trafiken, få statlig medfinansiering på upp till 85% och större möjligheter till extern finansiering av en ny färja. Vårt huvudalternativ är därmed att Umeå kommun övertar huvudmannaskapet och beställer trafiken av Trafikverket eller annan operatör. Trafikverket finansierar trafiken med 80-85 %. Övrig finansiering sker via avgifter/kommunala skattemedel. Umeå kommun beslutar om turlista och avgiftens storlek. En projektgrupp tillsätts för att påbörja upphandling av en ny isklassad och miljöklassad färja som ersätter Capella och EU-finansiering söks för investeringen. En ledad hydrokopter köps in för att stärka vintertrafiken. En upprustning av hamnen i Byviken görs med finansiering av Umeå kommun och genom Länstransportplanen (Staten) samt Länsstyrelsen (Naturvårdsverket). I vårt arbete har frågan om kommunen vill överta huvudmannaskapet lyfts men något sådant intresse finns inte från Umeå kommun.

Dagens lösning innebär att trafikeringen anpassas efter de anslag som Trafikverket erhåller. Önskas en förstärkt trafik krävs det ytterligare finansiering av denna. Passageraravgifter kan finansiera en del av driftskostnaderna. Trafikverket har dock inte möjlighet att ta ut passageraravgifter enligt dagens regelverk. För att kunna ta ut passageraravgifter behövs en ny förordning som ger Trafikverket denna möjlighet. Detta skulle då innebära att Trafikverket behöver införskaffa ett biljettförsäljningssystem vilket inte finns inom verket idag. Ytterligare konsekvensanalys behövs i frågan om införandet av biljettsystem bland annat vad gäller organisation, bemanning och biljettförsäljning.

Trafikverket och Länsstyrelsen ser att den enskilt viktigaste investeringsåtgärden för att förbättra tillgängligheten till Holmön är en ombyggnad/förbättring av hamnen i Byviken. Kostnaden för detta uppskattas till 50 miljoner kronor. En upprustning av hamnen i Byviken kan finansieras av Umeå kommun och Staten via Länstransportplanen samt Länsstyrelsen (Naturvårdsverket). Lösningen innebär dock att reservfartyget Helena Elisabeth behöver flyttas från sitt läge i Byviken.

En ombyggnad av hamnen i Byviken kombinerat med en ny hydrokopter ger ytterligare förbättrad tillgänglighet och en mer robust lösning för svåra isförhållanden. Det minskar även behovet av helikoptertransporter.

Capella kan på kort sikt uppgraderas men långsiktigheten i att investera i ett gammalt fartyg bör beaktas. Capella byggdes 1975 och har kvar en livslängd på 10–15 år. På lång sikt bör en ny färja i storlek som Capella övervägas. Kostnad för en ny båt beräknas till 90 miljoner kronor.

Att reservfartyget Helena Elisabeth ligger stationerat på Holmön leder till utmaningar och driftsavbrott. Att båda fartygen har 'hemma-hamn' på samma sida skulle vara mer praktiskt och bättre för tillgängligheten på leden. I det fall Helena Elisabeth behöver ligga i Norrfjärden krävs investeringar i hamnen, uppskattade till 50 miljoner kronor.

1 Bakgrund

Holmöarna i Umeå kommun ligger i havet i norra Kvarken mellan Bottenviken och Bottenhavet. Holmöarna består av ett flertal öar där de större är Holmön, Ängesön, Grossgrunden, Holmögadd samt Lilla och Stora Fjäderägg. Stora delar av ögruppen ingår i ett av Sveriges största marina naturreservat.

Holmöarna har varit permanent bebodda och brukade i mer än 700 år, men det finns spår av tillfälligt boende redan från 500-talet. Sedan 1974 ingår Holmön i Umeå kommun, men i ungefär 50 år innan dess utgjorde Holmön en egen kommun.

Idag finns cirka 60 fastboende på Holmön. Deltids och fritidsboende vistas regelbundet på ön året om. På sommarhalvåret ökar befolkningen avsevärt – närmare 580 hel- och deltidboende bor på ön under sommarens mest besökta veckor. Holmön är också ett populärt besöksmål som lockar människor från såväl närområdet, regionen, nationellt och internationellt.

På Holmön finns service i form av en livsmedelsaffär med kringsservice som drivmedel samt ombud för post, apotek och systembolag.

Holmön förbinds idag med båt mellan Norrfjärden på fastlandet och Byviken på Holmön. Leden är med sina 10 km Sveriges längsta färjeled. Holmöleden trafikeras av Trafikverkets Färjerederi som har två båtar till sitt förfogande, M/S Capella och M/S Helena Elisabeth.

Diskussion om trafikeringen av Holmöleden har förts mellan Trafikverket, Umeå kommun, Region Västerbotten och Länsstyrelsen i omgångar under många år.

Trafikverket sköter trafiken till Holmön. Till följd av att de färjor som trafikerar leden inte är helt anpassade till klimatet i norra Kvarken, svåra väderförhållanden med bland annat vind, isbildning och ej tillräckligt tillfredställande alternativa farkoster, ställs trafiken in flera gånger per vintersäsong. Det har satt Holmöborna i utmanande situationer vad gäller pendling och transporter av varor.

2006 tillsatte regeringen en förhandlingsman för färjeleden till Holmön och 2007 beslutade regeringen (N2007/3647/IR) att Vägverket ska ansvara för färjetrafiken på Holmöleden. Beslutet sade även att en stor svävare skulle införskaffas. Finansiering av investeringsåtgärder skulle ske genom en fördelning mellan Vägverket, Umeå kommun, Landstinget i Västerbotten och Länsstyrelsen i Västerbotten. Trafikeringen av leden skulle finansieras genom statliga anslag tillsammans med biljettintäkter från Umeå kommun. Svävaren valdes senare bort då den överskred de bullernivåer som fanns. Detta, tillsammans med utebliven medfinansiering, innebar att regeringsbeslutet inte helt genomfördes och i stället fortsatte trafiken med M/S Helena Elisabeth och en mindre svävare under isperioden. Den lilla svävaren visade sig dock inte kunna trafikera i

den utsträckning som var tänkt, i stället kom snöskoter att ersätta färjan de vintrar när isläget tillät.

2015 togs en ny, begagnad, färja i drift, M/S Capella. M/S Helena Elisabeth fanns kvar som reservfärja stationerad ute på Holmön. När varken färjorna, lilla svävaren eller snöskoter kan trafikera leden sätts ersättningstrafik med helikopter in av Trafikverket.

2019 fransäger sig Trafikverket ansvaret för skoterled som går över till Umeå kommunen, Region Västerbotten och Länsstyrelsen. Samtidigt införs nya regler kring inställelsetid för helikoptern vilket innebär att den sätts in först efter 5 arbetsdagar av avbrott. Kommunen går in och bekostar viss helikoptertrafik under inställelseperioden. Kommunen ser detta som en nödlösning.

Umeå kommun uppmärksammade 2021 i en skrivelse till regeringen bristerna i trafikeringen på Holmöleden. I skrivelsen uppmanade kommunen regeringen att långsiktigt lösa trafikering av Holmöleden.

I juli 2022 beslutade regeringen att ge Trafikverket och Länsstyrelsen i Västerbottens län i uppdrag att utvärdera hur förbindelserna till och från Holmön fungerat hittills och om de bör ändras för att ske på ett hållbart och effektivt sätt (I2022/01561).

2 Syfte

Trafikverket och Länsstyrelsen i Västerbottens län ska utvärdera hur förbindelserna till och från Holmön har fungerat för att se om de bör förändras med hänsyn till behov och lämplig servicenivå men även se över möjligheten till olika finansieringslösningar.

3 Regeringsuppdraget

Regeringen har gett Trafikverket och Länsstyrelsen i Västerbottens län i uppdrag att utvärdera hur förbindelserna till och från Holmön fungerat hittills och om de bör ändras för att ske på ett hållbart och effektivt sätt.

Uppdraget ska utgå från den åretruntboende befolkningens behov av transporter. Det ingår i uppdraget att klarlägga hur många personer som omfattas och vilka deras behov är i dag och inom en lämplig planeringshorisont. En rimlig servicenivå ska bedömas liksom hur den kan åstadkommas. När olika tekniska lösningar utreds bör stor vikt läggas vid naturgivna förutsättningar, exempelvis meteorologiska. Om det erfordras ska även Sjöfartsverket bistå exempelvis vad gäller nautiska uppgifter. Andra förutsättningar som bör beaktas kan vara av administrativ karaktär såsom reservatsföreskrifter, länets kollektivtrafikplanering och regional transportplan.

Möjligheten till innovativa lösningar bör tas tillvara. Att utreda möjliga finansieringslösningar, både vad gäller införskaffande och driftsskede,

ingår också i uppdraget. De statliga insatserna får, med hänsyn taget till gängse anslagsuppräknning, inte överskrida 2022 års nivå.

Samråd ska ske med Region Västerbotten, den regionala kollektivtrafikmyndigheten och Umeå kommun samt med andra berörda organisationer.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast 31 maj 2023.

4 Utredning av Holmöleden

4.1 Genomförande

Länsstyrelsen i Västerbottens län och Trafikverket fick regeringsuppdraget som ett gemensamt uppdrag. En gemensam styrgrupp bildades under ledning av Landshövding Helene Hellmark Knutsson och Trafikverkets regionala Direktör Helena Eriksson.

Tidigt i processen identifierades fyra hörnstenar för arbetet:

- Transportbehov/Servicenivå: på kort och lång sikt med hänsyn till boende, verksamhet och säsong
- Transportlösning: transportslagsövergripande, innovativa lösningar som tar hänsyn till årstid och väderlek
- Finansiering: möjlig finansiering för investeringar och drift
- Kommunikation/Samverkan: En öppen och tydlig information till kommun, myndigheter, intressenter och boende

Parter för arbetet är Umeå kommun, Region Västerbotten samt Regionala Kollektivtrafikmyndigheten (RKM) som ingår i Region Västerbottens verksamhet. En extern styrgrupp bildades där dessa ingår för att ge insyn och involvera dem i arbetet. En arbetsgrupp bildades för att driva arbetet framåt och dela information med varandra löpande under arbetets gång. Arbetet med att ta fram underlag fördelades mellan parterna utifrån myndigheternas/verksamheternas ansvarsområden. Inom ramen för uppdraget har tre rapporter tagits fram:

- Nulägesbild och behovsanalys för Holmön, Umeå kommun
- Omvärldsanalys, Länsstyrelsen
- Teknisk utredning gällande sjöfart, Trafikverket

I frågan om finansieringsformer har samtliga parter deltagit.

En tydlig intressentgrupp är boende på Holmön. Arbetet med utredningarna har därför kommunicerats med boende på Holmön via Holmöns Utvecklingsförening (HUF). Dialogen har skett inledningsvis för att informera om uppdraget men även för att ta in synpunkter. Därefter

har resultatet för respektive utredning/underlagsrapport redovisats för att på så sätt få med ytterligare synpunkter för kommande diskussioner om en slutlig lösning. Materialet har därefter sammanställts i denna huvudrapport för redovisning till Regeringen.

4.2 Holmöleden

Holmöleden är ca 5 sjömil lång och utgår från Norrfjärden i Robertsfors kommun och angör Holmön i Byviken. Mellan Norrfjärden och Pannanbojen är farledsdjupet begränsat till mellan 3-4 m. Byviken består av sand och dybotten har ett varierat djup. Trots skyddande pirar ligger läget utsatt för vindar från nord och nordost som tidvis bygger hög sjö och vintertid även kan bidra till ispress och vallar. Holmöleden trafikeras med färjorna Capella och Helena Elisabeth samt under vintern med svävare. Leden är en enskild led där Trafikverket bedriver trafiken på uppdrag av Regeringen. Holmöleden mellan Norrfjärden och Holmön är den längsta färjeleden som Trafikverket driver. Det finns ca 60 bofasta på Holmön och på sommarhalvåret besöks ön av många turister och antalet boende mångdubblas.

Svåra trafikeringsförhållanden råder främst under höst och vinter i samband med isbildning (0-20cm), förfalltid, isvallar mm. Under vissa tider av året kan det vara under besvärliga väderförhållanden med stark vind på öppet hav då Capella ligger med oskyddad akter i hamnen på Holmön. Vintertid med svåra isförhållanden där istjockleken ett normalår kan uppgå till 30-50 cm. Dessutom kan det lätt bildas isvallar av sammanpackad drivis.



Fig: Karta över Holmöleden.

På vintern när färjan inte kan trafikera Holmöleden på grund av isförhållanden kan trafiken ske med svävare vilken då kräver 20 cm plan is. Svävaren har kapacitet för 12 passagerare men saknar möjlighet att befordra gods. Trafikering på Holmöleden med svävaren sker i praktiken väldigt sällan på grund av de väderförhållanden som råder på vintern. Man har även stakat ut skoterled på vintern som även den kräver 20 cm istjocklek. Detta har de senaste åren hanterats av Länsstyrelsen tillsammans med kommunen och Region Västerbotten.

Trafiken bedrivs idag med följande fartyg:

- Capella som ordinarie färja (150 passagerare, 3 personbilar alt 1 lastbil, max 17 ton)
- Helena Elisabeth som reserv (59 passagerare, 1 personbil)
- Svävaren Vintergatan vid plan is (12 passagerare)

Under normala isfria förhållanden är överfartstiden ca 45min.

4.2.1 Trafikering

Trafikverkets åtaganden för Holmöleden är att bedriva färjetrafik mellan Norrfjärden och Holmön. Från 2011 gäller 4 dagliga turer i varje riktning på regelbundna klockslag året om enligt turlista. Efterfrågan på resandet är varierande beroende om det är turistsäsong eller inte.

Gäller från 2019-06-17

Norrfjärden-Holmön-Norrfjärden
Höst/vår/vinter under den isfria perioden
vecka 1-24 och 34-52

måndag-fredag		lördag		sön-/helgdag	
Från Norrfjärden	Från Holmön	Från Norrfjärden	Från Holmön	Från Norrfjärden	Från Holmön
06:00	07:00	07:00 ^A	08:00 ^A	08:00 ^A	09:00 ^A
08:00	09:00	09:00	10:00	10:00	11:00
12:00 ^B	13:00 ^B				
16:00	17:00	16:00	17:00	16:00	17:00
18:00	19:00	18:00 ^A	19:00 ^A	18:00 ^A	19:00 ^A

A – Går endast efter kallelse, se mer under rubriken Kallelse.
B – Går endast onsdagar, kallelsetur

Sommarturlista vecka 25-33

måndag-fredag		lördag		sön-/helgdag	
Från Norrfjärden	Från Holmön	Från Norrfjärden	Från Holmön	Från Norrfjärden	Från Holmön
06:00	07:00	07:00	08:00	08:00	09:00
08:10	09:10	09:00	10:00	10:00	11:00
11:10	12:10				
16:00	17:00	16:00	17:00	16:00	17:00
18:00	19:00	18:00	19:00	18:00	19:00

Figur: Turlista för Holmöleden.

Under sommartid upplevs driften som tillfredsställande men behöver kompletteras i samband med evenemang och turistsäsong.

När det gäller tillförlitligheten visar en genomgång av orsakerna bakom driftavbrotten att dessa till allra största del (62%) kan hänföras till kategorin "Vind och sjö" som även inkluderar ohanterliga vattenstånd. Capella använder ett kajläge som ligger parallellt med den västra piren och får inte ordentligt skydd bakom piren då aktern sticker ut i piröppningen när hon ligger i hamn på Holmön.

Det är inte möjligt att hålla färjeleden öppen året runt då dagens färjor saknar isbrytande förmåga även om de kan trafikera nyis, ruttan is och isränna. Arrangemang med isbrytarassistans är möjlig men då endast på öppet vatten eftersom isbrytarna inte har åtkomst den sista biten in till Norrfjärden eller Byviken p.g.a. att isbrytaren är för djupgående. Driftavbrott som härleds till "Isläge" står för 31%.

Om inte färjan kunnat gå på Holmöleden under fem arbetsdagar sätter Trafikverket in helikopter som då bara kan ta passagerare och inget gods. Detta medför svårigheter för näringslivet att planera godstransporter på vinterhalvåret då färjan ibland står still och de andra trafiklösningarna inte tar gods. Helikopter landar på uppmärkt plats på åker i närhet till bebyggelsen.

Dagens trafik finansieras fullt ut av statliga medel. Idag tas inga biljettavgifter ut, varken för resande eller för gods.

Åtgärder för utryckningsfordon så kallad Blåljustrafik:

Idag finns inga speciella åtgärder för blåljustrafik ut till Holmön. Trafikverket har heller inget uppdrag för detta då det ligger på respektive myndighet som hanterar detta. Med hänsyn till de långa transporttiderna för en färjeöverfart ses det heller inte som en lämplig lösning vid en akut händelse. Den lösning som föreligger vid blåljustransporter är helikoptertransport. Idag finns dock ingen iordningsställd plats för helikopter att landa på.

4.2.2 Allmän led

En allmän färjeled är en färja som är del av det allmänna vägnätet. De allmänna färjelederna trafikeras med färjor från Trafikverket Färjerederiet.

Frågan om färjan till Holmön har diskuterats under många år. 1951 tog dock dåvarande Kungl. Väg och vattenbyggnadsstyrelsen ett beslut om att "passbåtsförbindelsen" skulle utgå ur allmänt underhåll, d v s inte längre vara allmän väg (eller vägfärjeförbindelse/allmän färjeled som det också benämns).

Det beslutet har sedan både återgetts under åren, och legat till grund för nya beslut. I Trafikutskottets betänkande 1999/2000:TU01 skriver man bla:

”Vägverket beslutade år 1951 att färjeleden till Holmön inte längre skulle vara en allmän färjeled. Vägverket har dock fortsatt att driva båtförbindelsen mellan Norrfjärden och Holmön. Enligt vad utskottet erfarit har Vägverket i en skrivelse till regeringen begärt ett klarläggande av det framtida huvudmannaskapet för färjetrafiken till Holmön.”

Frågan diskuteras sen vidare i SOU 2001:67, kap 8-9, och regeringens proposition 2005/06:160 kap. 20.1. Av resonemangen och frågeställningarna framgår tydligt att Holmöfärjan inte var en vägfärjeförbindelse (allmän väg, allmän färjeförbindelse), samtidigt som det också framgår att det var angeläget att ändå hitta en lösning som säkerställde trafiken. Ett förslag var att Rikstrafiken skulle få i uppdrag att hitta en sk förhandlingslösning, men uppdraget gick senare istället till Thage G. Peterson.

Peterson presenterade i sin tur en förhandlingslösning 2007-03-30, som gick ut på att Vägverket skulle vara huvudman för färjetrafiken, dock med bidrag från Umeå kommun, Länsstyrelsen Västerbotten och Västerbottens läns landsting.

Regeringen beslöt därpå 2007-04-19 att ge Vägverket i uppdrag att säkerställa förbindelsen i huvudsaklig överensstämmelse med förhandlingsmannens uppgörelse, ärende N2007/3647/IR.

Trafikverkets, tidigare Vägverkets, uppdrag har senare bekräftats av regeringen, t ex 2013-04-11, ärende N2013/1869/TE. Regeringen konstaterar där, i en skrivelse till Holmöns infrastrukturgrupp, att Trafikverket fått ett uppdrag av regeringen, och det uppdraget kvarstår.

Trafikverket har analyserat om bifall skulle ges till en ansökan om att göra färjeleden allmän. För att en väg eller färjeled ska bli allmän krävs enligt 21 § väglagen att vägen behövs för allmän samfärdsel eller annars är av synnerlig betydelse för det allmänna. I det här fallen är det för få som använder leden för att den ska anses behövas för allmän samfärdsel. Det kan inte heller vara fråga om att den är av synnerlig betydelse för det allmänna. Exempel på när det kan vara aktuellt är om vägen har militär betydelse.

4.2.3 Enskild led

I dag är Holmöleden enskild, vilket innebär att väglagens bestämmelser inte är tillämpliga. Till enskilda vägar räknas en enskild färja som drivs av enskilda. Vanligtvis är inte heller Trafikverket ansvarig för en enskild väg. Hela det ansvaret bygger i det här fallet på den överenskommelse som gjordes. På en enskild väg är det väghållaren som bestämmer vilken trafik som ska få åka där. Dock inte om vägen får driftsbidrag eftersom den då

måste vara öppen för allmän trafik. På allmän väg är all trafik tillåten om den inte uttryckligen är förbjuden.

Att Trafikverket ansvarar för driften av en enskild led, Holmöleden, är ett undantagsfall som baseras på regeringsbeslut. Den lösningen finns ingen annanstans i landet.

4.3 Holmöns och utveckling

Sammanfattning av Umeå kommuns rapport ”Holmötrafiken – behov i dag och i morgon”

Rapporten består av två delar: en sammanfattning av Umeå kommuns beslutade målsättningar för Holmöns utveckling, samt en behovsanalys av förbindelserna till och från Holmön. Syftet med rapporten är att ge en tydlig överblick av vilken utveckling Umeå kommun ser för Holmöns framtid. Därtill fungerar den som ett viktigt kunskapsunderlag genom att bidra med uppdaterade nulägesbilder om hur Holmötrafiken idag upplevs ur olika aspekter av boende och vistande, samt vilka behov av transporter som tillgodoses och inte med dagens trafiklösning.

Stabila, säkra och behovsanpassade kommunikationer är avgörande för att Holmön ska vara ett levande skärgårdssamhälle året runt. Det är nyckelfrågan i alla aspekter av utveckling, samt den enskilt viktigaste faktorn för att kunna bo och verka på ön, att daglig arbetspendling ska vara möjligt och att öns natur och kulturmiljöer tillvaratas och utvecklas. Detta i linje med Umeå kommuns övergripande mål för Holmöns utveckling.

Alla som bor på Holmön, såväl heltids, deltid, som fritidsboende, bidrar till Holmöns lokala ekonomi, service och utveckling. Därför är det viktigt att tydliggöra hur det totala boendet ser ut på Holmön och hur pendlingsbehoven ser ut bland de olika boendegrupperna. Idag vistas många deltid- och fritidsboende på ön regelbundet över hela året. 94 procent av deltidboende respektive 84 procent av fritidsboende menar dessutom att de skulle vistas mer på ön om trafiken var mer tillförlitlig. Tillsammans med den folkbokförda befolkningen står deltid- och fritidsboende för kontinuerliga pendlingsströmmar längs med Holmöleden året runt. Inom dessa boendegrupper finns stor potential att locka fler permanentboende till ön när kommunikationerna möjliggör fungerande pendling för arbete och skola.

De flesta boende upplever att trafiken till och från Holmön försämrats väsentligt de senaste åren. De direktiv som Trafikverket påfört såväl färjetrafiken som ersättningstrafiken har skapat en situation som omöjliggör en fungerande dagspendling. Det handlar både om färjornas oförmåga att bryta is, om andra väderdirektiv som begränsar färjornas körförmåga, att ersättningstrafik inte får ta gods och sätts in först efter fem vardagars stillestånd i ordinarie trafik. Allt som allt skapar det en orimlig situation för såväl boende, verksamma som besökande på Holmön.

En klar majoritet av boende på Holmön känner sig idag inte trygga när de reser med vare sig färja eller ersättningstrafik. Ännu fler menar att trafiken har stora brister vad gäller tillgänglighet för äldre och/ eller personer med funktionshinder.

Företagare på Holmön anser att det är positivt att Capella har större lastmöjligheter än föregångaren Helena Elisabeth. Samtidigt kan godskapaciteten inte nyttjas till fullo på grund av färjans och kajernas utformning. En fungerande angöring är grundläggande för en tillförlitlig färjetrafik, därför krävs ett helhetstänkt kring anpassning av hamnar och övrig infrastruktur.

Platsbokningen på färjan upplevs begränsande och ett flexiblere och digitalt bokningssystem efterfrågas för att underlätta samordning och effektivisering av transporter. Genom en mer behovsanpassad tidtabell kan både vardagen för boende och verksamma underlättas samtidigt som besöksnäringen på ön stärks.

När det kommer till förändringar i Holmötrafiken är dialogen med verksamheter och boende på ön en grundläggande förutsättning för att skapa långsiktigt hållbara och fungerande transporter. Det är dessa som nyttjar trafiken året runt och som är beroende av transporter i sin vardag. På Holmön finns ett stort engagemang bland boende och verksamma som vill vara med och bidra till att kommunikationerna fungerar på bästa sätt. Bland befolkningen finns mycket kunskap att hämta och erfarenheter att dra lärdom av.

Utifrån Umeå kommuns målsättningar för Holmön är den mest primära utgångspunkten att Holmötrafikens utformning måste bygga på identifierade behov och möjliggöra, snarare än hämma, utveckling. En förutsättning för positiv utveckling på Holmön, både idag och i framtiden, är långsiktiga och hållbara förbindelser året runt. Detta måste säkerställas på ett bättre sätt än idag.

4.4 Omvärldsanalys

Sammanfattning av Länsstyrelsens rapport ”Holmötrafiken – Omvärldsanalys”.

Holmöns unika förhållanden avseende isbildning, vindar och strömmar är de främsta orsakerna till att trafikeringen av färjeleden är så komplex som den är. I syfte att ta fram förslag och innovativa lösningar på hur trafiken på Holmöleden bäst kan ordnas har den här omvärldsanalysen tittat närmare på ett antal färjeleder som, i olika hänseenden, bedöms likna Holmöleden. Urvalet har gjorts utifrån geografisk placering, väderförhållanden, färjeledernas längd, befolkning och huvudansvarig för trafiken. Färjelederna är därför inte jämförbara med Holmöleden i alla hänseenden men bidrar med inspiration och alternativa trafikeringslösningar.

De färjeleder som studerats är:

- Kåringön, svenska Västkuſten
- Sandhamn, Stockholms ſkårgård
- Ulvön, Höga Kuſten
- Viſingsö, Våttern
- Rødøya, norska Helgelandskuſten
- Huſøya, norska havet
- Karlö, finska Bottenviken
- Åland, Bottenhavet
- Wolfe Island, Ontariosjön Kanada

Kåringöns störſta utmaning är turer nas frekvens, flera turer har dragits in då trafiken av Västtrafik ansetts vara för koſtsam. Vid svåra väderförhållanden finns få alternativ till transport till och från Kåringön. Likt Holmön varierar antalet paſſagerare ſtort över säsongen, det är få ſom pendlar dagligen till och från Kåringön varför en frekvent trafik är ſvår att motivera.

Sandhamnsleden är en del av SL-trafiken. Sandhamn trafikeras av färjor ſom är iſgående och gods bärande. Även om leden till Sandhamn ofta är iſbelagd vintertid är det inte direkt överförbart till Holmön i och med att iſförhållandena är olika. Båtarna kan därför vara iſgående och tillräckligt grundgående för att köra i grunda vatten.

Viſingsöleden trafikeras av Färjerederiet likt Holmön men huvudman är Jönköpings kommun ſom ansvarar för upphandling av färjeledens drift. Likheter med Holmön finns när det gäller väderförhållandena med ſtundtals hårda vindar vilket då gör det ſvårt för färjan att angöra färjelågen ſamt att när iſen lägger ſig tenderar den att bilda vallar. Vid hård vind kan färjan behöva ſtållas in för att minska risken för olyckor.

Huſøya ligger en bit ut i Norska Havet där fartyg och paſſagerare utsätts för hårt väder. I jämförelſe med Holmön är vindstyrkan och vågorna betydligt högre ut till Huſøya än vad de är till Holmön. Något ſom också lett till att färjorna är byggda på andra ſätt där exempelvis bilfärjan har ett överdäckt bildäck. Trafiken finansieras av Nordland fylke.

Wolfe Island har ett vinterklimat ſom till viſs del går att jämföra med Holmön. Färjan kör näſtan dygnets alla timmar och håller iſrånnan öppen till störſta möjliga mån. Färjeleden använder ſig av en annan hamn under vinterhalvåret. Farleden har muddrats under ſenare år för att kunna vara fortsatt trafikerad. Trafiken finansieras och driftas av Ontaris provinſregering.

Sammanfattningsvis kan konstateras att:

- Det finns stora utmaningar att bedriva trafiken till Holmön utifrån de väderförhållanden som råder särskilt vintertid. Isbildning i kombination med grund farled, nedisning av fartyg och hamnanläggningar samt utmaningar vid viss vindriktning.
- Förhållandena varierar stort mellan de platser som har undersökts och det finns inte någon direkt jämförbar färjeled med Holmön men det finns delar från exemplen som går att applicera på Holmön.
- Huvudmännen för de studerade lederna är i 4 fall statliga, 4 fall regionala och 2 fall kommunala.
- Ingen av de leder som undersökts har samma problem med is som Holmön har eftersom de flesta ligger inomskärs eller har ett varmare vatten. Ingen av lederna utom till viss del Karlö och möjligen Wolfe Island har problematik med drivis och strömt vatten i dess farled.
- Ansvar och kostnad är ordnad på olika sätt där merparten av lederna väljer att ta betalt för de som reser och på så sätt täcker en del av driftkostnaderna.
- De flesta fartygskonstruktioner som har studerats är färjor, som tar ett flertal bilar och passagerare. Dess storlek gör också att de har en bra förmåga att bryta den is som bildas.
- De nautiska, tekniska och funktionella kraven kopplat till hamnarna och fartyg är i stor utsträckning anpassat efter de förhållanden som råder på platsen. Något som gör att fartyg inte helt enkelt kan plockas från en plats till en annan om det finns specifika krav på exempelvis isgående kapacitet.
- Om trafiken ska fungera året runt alla dagar i veckan krävs stora investeringar där såväl muddring, uppgraderingar av hamnar och nya fartyg kan behövas. En alternativ lösning för att möta Holmöledens utmaningar kan vara att se över färjelägenas placering både på Holmön och fastlandet.

4.5 Teknisk utredning avseende trafikering

Utredningen har studerat färjetrafiken mellan Holmön och fastlandet i syfte att utvärdera olika trafikeringsmöjligheter. Fem principiella alternativ har utvärderats mot de behov vi funnit och ett kompletterande trafikslag "Hydrokopter" föreslås för att öka tillgängligheten på leden i tider då isförhållanden gör att inget av de föreslagna trafikeringalternativen förväntas kunna trafikera.

Viktiga slutsatser från arbetet är att:

- En ombyggnad/förbättring av hamnen i Byviken enskilt skulle leda till en förbättrad tillgänglighet då Capellas utsatta läge medför inställda turer i dagens trafik.
- Att reservfartyget ligger stationerat på Holmön leder till utmaningar och driftsavbrott. Att båda fartygen har 'hemma-hamn' på samma sida skulle vara mer praktiskt och bättre för tillgängligheten på leden.
- Vi finner inte att något alternativ kan nå 100% tillgänglighet. Att öka tillgängligheten "den sista procentenheten" medför ett avsevärt förhöjt investeringsbehov.
- Ett högt behov av persontransport på Holmöleden föreligger endast under mycket få dagar per år. Nyttjandegraden på leden är mestadels låg eller mycket låg. Ett system med fler kallelseturer har potential att reducera driftskostnaderna.
- Vi finner inte behov för ett avsevärt större fartyg än Capella.
- Med den kompletterande lösningen (F) Hydrokopter får man en god tillgänglighet året runt för alla alternativ förutom den stora svävaren.
- Att merutnyttja Helena Elisabeth medför begränsningar i komfort och lastkapacitet speciellt på bildäck. Det kräver också att Capella kan läggas vid en skyddad kaj på landsidan.

Nedan följer en sammanställd tabell över de undersökta alternativen.

Alternativ	A Stor Svävare	B Stor Isbrytare	C "Ny Capella"	D Capella uppgraderad	E Capella / HE	F (kompl.) Hydrokopter
Hamnombyggnad Byviken (Holmön)	JA ("landings- platta")	JA	JA	JA	NEJ	(NEJ*)
Hamnombyggnad Norrjärden	JA ("landings- platta")	JA	NEJ	NEJ	NEJ	(NEJ*) *Garage behövs
Tidtabell – överfartstid (min)	15	30	40	45	45	30 (svår is)
Trygghet – säkerhet (Betyg1-5*)	3	5	4	3	3	3
Funktionshinder – anpassning (Betyg 1- 5*)	3	5	5	4	3	2

Alternativ	A Stor Svävare	B Stor Isbrytare	C "Ny Capella"	D Capella uppgraderad	E Capella / HE	F (kompl.) Hydrokopter
Kapacitet passagerare/tur	59	200	Ca 150	150	150 / 59	5
Kapacitet Biltransport (antal)	1	22	4	4	4 / 1	0
Kapacitet Gods- varutransporter (Betyg 1-5*)	2	5 (Lastbil med släp)	4 (Lastbil)	3	3 / 2	1
Total investering netto (MSEK)	101	270	132	52	3	1,5
Tillgänglighet helår	96,1%	98,1%	98,1%	97,6%	97,6%	+ ca 0,5%-enh

* Betyg 1 är sämst och betyg 5 är bäst.

Komplementet Hydrokopter (F) är tänkt att så långt som möjligt ersätta svävare och helikoptertrafik vilken dock kommer att kvarstå som ett sista alternativ. Skotertrafik på utstakad skoterled då isförhållanden tillåter kvarstår också som ett komplement men behovet minskar.

Beräknad tillgänglighet samt investerings- och driftskostnader summeras i nedanstående diagram. (Den grå streckade linjen visar medeltillgänglighet i perioden 2020-2022 som referens. 98,5% är den i modellen teoretiskt högsta tillgängligheten för något alternativ.)

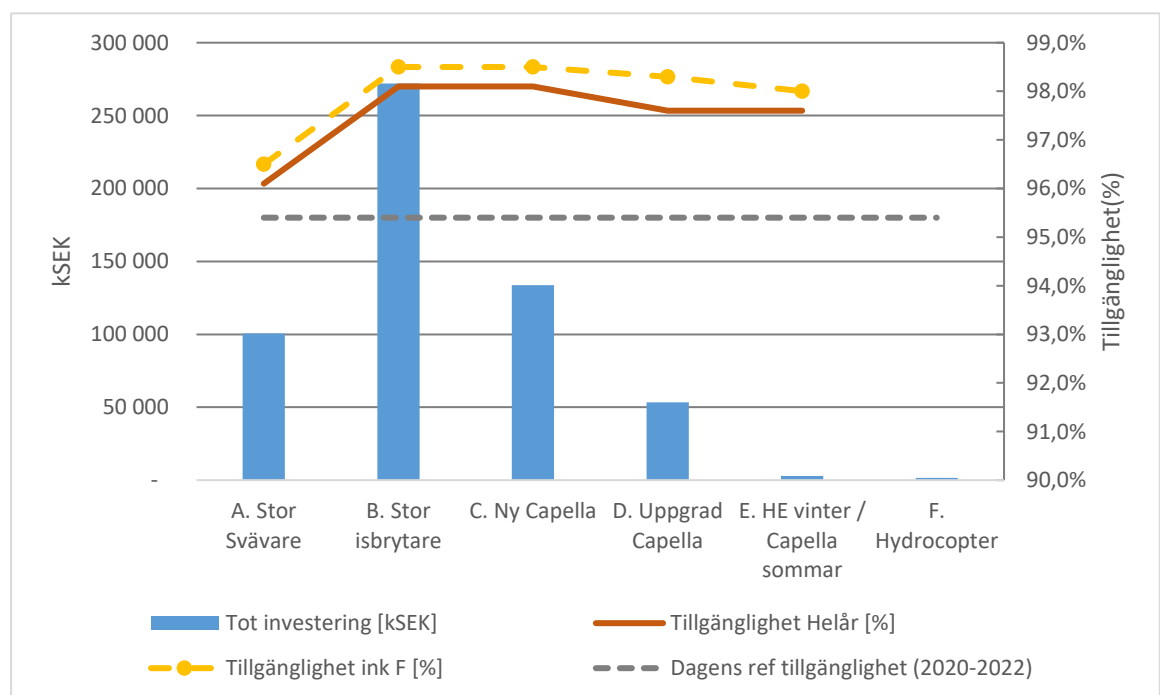


Diagram: Tillgänglighet i förhållande till investeringskostnad.

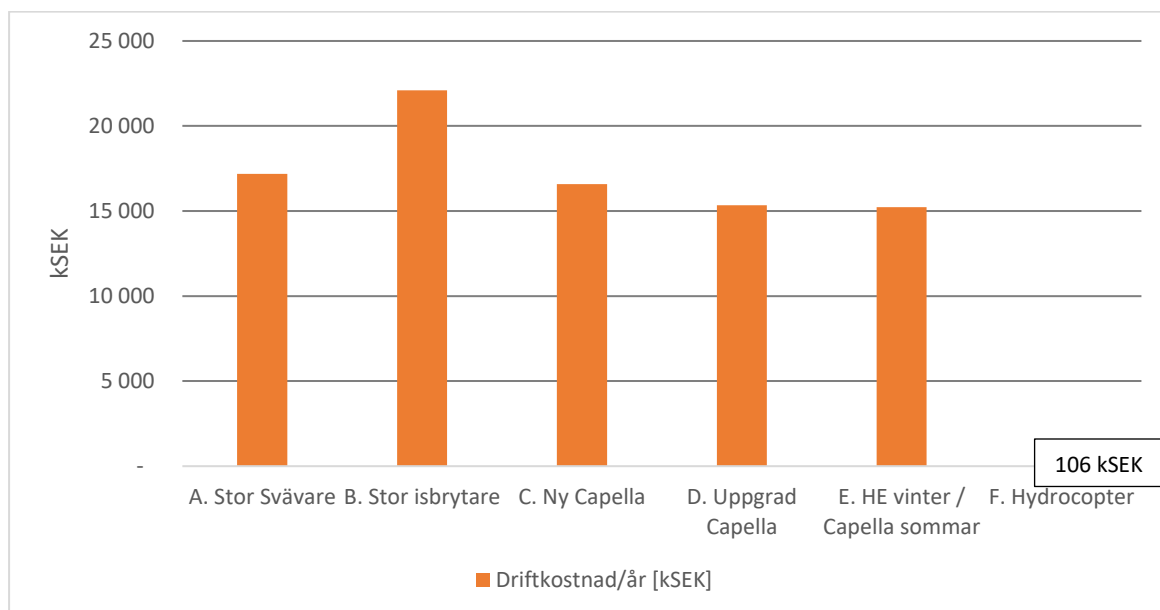


Diagram: Driftkostnad per år

Kommentarer till alternativ A-F

- A. (Stor svävare.) Självständigheten hos svävaren är tveksam och störningar i hårt väder förväntas. Bränsleförbrukning är hög för svävaren. Buller är ett problem som ev. inte kan lösas med hänsyn till tillståndsplikt.
- B. (Stor isbrytande färja.) Det finns inte något i tillgänglig statistik som styrker behovet av denna storlek på fartyg. Fartyget är inte anpassat till behovet. Vi finner inga mervärden som går att nyttja med att sätta in ett så stort fartyg i denna trafik.
- C. ("Ny Capella".) Om ett nybyggt fartyg övervägs bör man göra en detaljerad studie över behovet av kapacitet. Eventuellt kan ett något mindre fartyg vara en totalt sett bättre lösning. Det är en avvägning mellan behov av kapacitet och en tillräcklig storlek för is, vind och sjöförhållanden på rutten som behöver beaktas.
- D. (Capella Uppgraderad.) Alternativ D innehåller ombyggnad av hamnen i Byviken för att ett fartyg av Capellas storlek ska få skydd. Detta är en avgörande faktor för den förbättrade tillgänglighet som redovisas för detta alternativ. Skrovförstärkning av Capella måste utredas tekniskt. Långsiktigheten i att investera mer i ett gammalt fartyg bör övervägas.
- E. (Capella tillsammans med Helena Elisabeth) Helena Elisabeths mindre storlek gör att avbrott på grund av sjö och vind i Byvikens färjeläge minskar. En mer detaljerad teknisk utredning av fartyget behöver göras angående möjligheten att förstärka HE.

Långsiktigheten i att investera mer i ett gammalt fartyg bör övervägas. Höga renoverings och underhållskostnader för ett gammalt fartyg bör beaktas.

- F. (Hydrokopter.) Detta är ett komplement till övriga alternativ och är tänkt att ersätta Vintergatan som en mer robust lösning för svåra isförhållanden. Minskar behovet av helikoptertransporter*.

* I händelse av nödfall och speciella förhållanden kvarstår helikopter som ett alternativ. I samband med diskussion om blåljustrafik har behovet av en landningsplats för helikopter diskuterats. Även skoterleden över isen kvarstår som ett komplement att nyttjas på enskild basis.

4.6 Finansieringsmöjligheter

Behovet av finansiering omfattar såväl investeringar som drift och underhåll av de olika åtgärderna som kan vara aktuella. Olika förutsättningar gäller för finansiering av dessa åtgärder. Här redovisas vilka möjligheter till finansiering som kan vara aktuella och under vilka förutsättningar de gäller.

Enligt regeringsuppdraget ska de statliga insatserna, med hänsyn tagit till gängse anslagsuppräknning, inte överskrida 2022 års nivå.

4.6.1 Investeringar

Den finansiering som identifierats som möjlig för investeringsåtgärder är statlig- och kommunal finansiering samt finansiering via EU.

4.6.1.1 Nationell transportplan (NTP)

Leden är enskild och ansluter mot det regionala vägnätet på ömse sidor vid respektive hamnläge. De åtgärder som kan bli aktuella kan därmed inte finansieras via NTP däremot finns möjlighet till statlig medfinansiering, då upp till 50% av åtgärden. Den statliga medfinansieringen omfattar endast åtgärder avseende regional kollektivtrafik enligt nedan.

Statlig medfinansiering:

Statlig medfinansiering regleras enligt Förordningen om statlig medfinansiering (SFS 2009:237). Förordningen innehåller bestämmelser om statlig medfinansiering till:

- 1) regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik för investeringar i:
 - a) regionala kollektivtrafikanläggningar,
 - b) (...)
 - c) fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods

Av förordningen 2§ framgår att statlig medfinansiering får beviljas för:

1. (...)

7. byggande av kajanläggningar för fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov

8. investeringar i fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt

9. (...)

Frågan blir alltså om den specifika åtgärden avser regional kollektivtrafik för ett allmänt kommunikationsbehov eller inte.

För att kunna bevilja en åtgärd statlig medfinansiering krävs att medel avsatts i länsplan eller nationell plan för att genomföra åtgärden.

Innan medel betalas ut hanteras varje ansökan av Trafikverket varvid beslut tas om åtgärden är berättigad statsbidrag.

4.6.1.2 Länstransportplanen (LTP)

Medel från Länstransportplanen förutsätter finansieringen av investeringsåtgärder i den statliga anläggningen. De åtgärder som föreslås ingår i det statliga vägnätet. Detta innebär att en finansiering av åtgärder i hamnarna kan ske genom LTP, där åtgärderna prioriteras av Region Västerbotten. Detta regleras i Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

I det fall som åtgärder inte är kopplade till den statliga infrastrukturen kan medfinansiering ske till åtgärder för kollektivtrafik, se mer under avsnitt 4.6.2.3 Kollektivtrafik.

Länstransportplanen 2022-2033 har en omslutning på 88 mnkr årligen vilket troligen förutsätter en medfinansiering av större åtgärder.

4.6.1.3 Kommunal finansiering

Kan ske för samtliga åtgärder som beskrivs i utredningen. Kommunen kan även medfinansiera åtgärder i den statliga anläggningen såsom hamnlägen, anslutningar till kaj mm.

4.6.1.4 ERUF

Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) är ett av de viktigaste instrumenten för sammanhållningspolitiken. Dess syfte är att minska skillnaderna i utveckling mellan de europeiska regionerna och att förbättra levnadsstandarden i de minst gynnade regionerna. Särskild uppmärksamhet riktas till regioner som lider av allvarliga och permanenta naturbetingade eller demografiska svårigheter, såsom de mycket glesbefolkade norra regionerna samt ö-, gräns- och bergsregioner.

ERUF har tre mål:

1. Ett smartare Europa
2. Ett grönare Europa
3. Ett mer sammanlänkat Europa

Insatsområde 3 Ett mer sammanlänkat Europa:

3.1 Utveckla ett hållbart, klimattåligt, intelligent, säkert, hållbart och intermodalt TEN-T

Överbrygga brister och flaskhalsar i järnvägssystemen och i övergången mellan olika transportslag samt hantera en hög belastning på regionens vägar. Öka kapaciteten vid regionens hamnar, hantera svårigheter med att ställa om till nya miljökrav och brister i flyget

3.2 Utveckla hållbara regionala och lokala transportnät anslutande till TEN-T

Överbrygga brister och flaskhalsar i järnvägssystemen och i övergången mellan olika transportslag samt hantera en hög belastning på regionens vägar. Öka kapaciteten vid regionens hamnar, hantera svårigheter med att ställa om till nya miljökrav och brister i flyget.

Åtgärder kopplat till Holmötrafiken går inte att motivera under insatsområde 3 då den varken ingår i TEN-T systemet eller kan räknas som anslutande nät.

Insatsområde 2. Ett grönare Europa:

Fossilberoendet i transportsektorn och behovet av förnybar energi är en stor utmaning. Därför är etappmålet för utsläpp från inrikes transporter ett av fyra huvudsakliga mål (NECP) ÖN har stor potential att utveckla och producera mer hållbar, förnybar, bio- och elbaserad energi. Regeringen har i klimathandlingsplanen konstaterat att för att nå nettonollmålet 2045 behöver växthusgasutsläppen från transporter vara i princip noll samma år. Flertalet av utmaningarna beror på regionens glesa befolkningsstruktur och långa avstånd.

En fördjupad förundersökning inom området kan klargör vilka åtgärder, kopplat till trafikeringen, ny färja etc, som skulle kunna bidra till att minska klimatavtrycket.

4.6.2 Drift och underhåll

Trafiken bedrivs idag med Trafikverket som huvudman på uppdrag av Regeringen. Huvudmannskapet för trafiken är av betydelse för finansiering av trafiken. Som huvudman är man ytterst ansvarig för den trafik som bedrivs. Det innebär att man kan ställa krav på fartyg/farkoster

som trafikerar, turtäthet och avgiftsnivåer. Huvudman har även rådighet vid införskaffande av nya fartyg. Under vissa förutsättningar finns även möjlighet till driftsbidrag i det fall som leden är enskild.

4.6.2.1 Allmän led

En allmän färjeled är en led som är del av det allmänna vägnätet. De allmänna färjelederna trafikerar med färjor från Trafikverket Färjerederiet.

Färjerederiet är en resultatenhet inom Trafikverket som kör färjorna på uppdrag av och finansieras av Trafikverket.

4.6.2.2 Enskild led

Till enskilda vägar räknas en enskild färja som drivs av enskilda. Enligt förordningen 1989:891 § 1 om statsbidrag till enskild väghållning.

Av Trafikverkets handbok för Statsbidrag till enskild väghållning framgår under punkt 8. "Bidrag till enskilda färjeleder" framgår att bidrag inte lämnas när annan trafikförsörjning finns som tillgodoser transportbehoven. När driftbidrag fastställs ska man beakta väghållarens möjlighet att täcka kostnaden med hjälp av avgifter från trafikanter. Om kommunen ska vara den som ska driva färjan då kan inget statsbidrag utgå från Trafikverket enskilda vägar. För att bidrag ska kunna utgå till kommunen från Trafikverket enskilda vägar förutsätter att färjeleden är organiserad via en samfällighetsförening genom en förrättning, eller en överenskommelse som har godkänts av Trafikverket region. Kommunen kan då frivilligt ta ansvar för färjeleden och vara bidragsmottagare. Ansvaret ska överlåtas genom skriftligt avtal eller genom ett kommunalt beslut.

En enskild färjeled kan max få 85% bidrag av kostnaden som anges under punkt 8 i handboken för Statsbidrag till enskild väghållning, publ 2021:087. Generaldirektören beslutar årligen om bidragsprocenten som kan variera mellan 80-85%. Storleken på bidraget beaktas av väghållarens möjlighet att täcka kostnader med hjälp av avgifter från trafikanter.

4.6.2.3 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Västerbotten är uppdelad i två huvudsakliga områden den regionala kollektivtrafiken som avser kommun- och länsöverskridande trafik samt inomkommunal kollektivtrafik. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten (RKM) är den myndighet som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. Den kollektivtrafik som kan vara aktuell för Holmön ses som inomkommunal kollektivtrafik vilket då faller under kommunens ansvar.

Region Västerbotten finansierar buss- och tågtrafik över kommun- och länsgräns mellan kommuncentra.

- I vissa fall önskar kommuner ytterligare trafik mellan kommuncentra än den som Region Västerbotten finansierar. Det är då upp till kommunen att finansiera trafiken enskilt eller i överenskommelse med annan kommun. (Detta är ofta trafik som ombesörjer gymnasiependling)
- Kommunerna i Västerbotten finansierar den trafik som går inom respektive kommun. I de fall en linje passerar en kommungräns så fördelas kostnaden för trafiken utifrån andel av den totala kilometervolymen som går inom respektive kommun.

Om Holmötrafiken skulle ändras till att vara en del av den allmänna kollektivtrafiken så skulle det innebära att kostnaderna för Holmötrafiken skulle bekostas av Umeå kommun. I Västerbotten är det genomfört en delskatteväxling, vilket innebär att respektive kommun finansierar den trafik som går inom kommunen. I de fall det är trafik som går över kommungräns (men inte mellan kommuncentra) så fördelas finansieringen mellan de kommuner som trafiken går inom. Region Västerbotten finansierar buss- och tågtrafik mellan kommuncentra. Detta innebär att Region Västerbotten inte kan finansiera trafiken till Holmön då den inte går mellan två kommuncentra.

Region Västerbotten såsom regional kollektivtrafikmyndighet beslutar om allmän kollektivtrafik i Västerbotten.

4.7 Resultat

Utredningen visar på att Holmön kommer fortsätta att utvecklas på sikt. Hur fort det går kan endast framtiden utvisa. En slutsats som kan dras av kommunens utvecklingsplaner är att dagens storlek på fartyg är tillräcklig även för att klara morgondagens behov. Kompletterat med åtgärder i hamnen på Holmön, Byviken, samt en hydrokopterlösning bör tillgängligheten till Holmön öka i tillräcklig omfattning. Vad gäller drift av led utgör Holmöleden ett undantag då trafikering sker, med Trafikverket som huvudman, på direkt uppdrag från Regeringen.

4.7.1 A – Stor Svävare

Sjövårdigheten hos svävaren är tveksam och störningar i hårt väder förväntas. Buller är ett problem som ev. inte kan lösas med hänsyn till tillståndsplikt. Bränsleförbrukning är hög för svävaren. Svävare ses inte som en lösning på vare sig kort eller lång sikt och hanteras därmed inte närmare i rapporten.

4.7.2 B – Stor Isbrytare

En lösning med stor isbrytare är den i särklass dyraste lösningen. Förutom kostnaderna för isbrytaren så ingår kostnader för ombyggnation av de båda hamnlägena. Utöver detta så kommer även farled och hamnlägen behöva muddras för att kunna ta emot ett fartyg av denna storlek. Fartyget är även kraftigt överdimensionerat för att kunna klara rådande

isförhållanden. Det finns inte något i tillgänglig statistik som styrker behovet av denna storlek på fartyg. Fartyget är inte anpassat till behovet.

Med hänsyn till de behov som föreligger jämfört med de kostnader som alternativet innebär kan lösningen inte motiveras varken på kort eller lång sikt.

4.7.3 C – Nybyggt fartyg ”Ny Capella”

Om ett nybyggt fartyg övervägs bör man göra en detaljerad studie över behovet av kapacitet. Eventuellt kan ett något mindre fartyg vara en totalt sett bättre lösning. Det är en avvägning mellan behov av kapacitet och en tillräcklig storlek för is, vind och sjöförhållanden på rutten som behöver beaktas. Alternativet i kombination med hydrokopter ger en god tillgänglighet och ses som bästa lösningen på lång sikt.

4.7.4 D – Uppgradering av Capella

Den uppgradering av Capella som utredningen föreslår omfattar åtgärder för att göra fartyget mer robust mot ispåverkan. Fartyget kommer således inte kunna gå i tjockare is men risken för skador minskar. Åtgärder som föreslås är skrovförstärkning och dysa runt propeller. Skrovförstärkning av Capella måste utredas tekniskt. Alternativet innehåller en ombyggnad av hamnen i Byviken för att ett fartyg av Capellas storlek ska få skydd. Detta är en avgörande faktor för den förbättrade tillgänglighet som redovisas för detta alternativ. Alternativet i kombination med hydrokopter ger en god tillgänglighet och ses som en bra lösningen på kort och medellång sikt fram till att ett nytt fartyg behöver införskaffas. Långsiktigheten i att investera mer i ett gammalt fartyg bör beaktas.

4.7.5 E – Kombination Capella och Helena Elisabeth

Helena Elisabeths mindre storlek gör att avbrott på grund av sjö och vind i Byvikens färjeläge minskar. En mer detaljerad teknisk utredning av fartyget behöver göras. För att få full effekt av åtgärden där Capella och Helena Elisabeth drivs i kombination behöver åtgärden kompletteras med ett färjeläge på landsidan. Långsiktigheten i att investera mer i ett gammalt fartyg bör övervägas tillsammans med att renoverings och underhållskostnaderna för ett gammalt fartyg bör beaktas.

4.7.6 F – Kompletterande trafik med Hydrokopter

Detta är ett komplement till övriga alternativ och är tänkt att ersätta svävaren Vintergatan som en mer robust lösning för svåra isförhållanden. Framför allt ökar tillgängligheten under den besvärliga tiden för isbildning och rutten is. Lösningen med en hydrokopter minskar även behovet av eventuella helikoptertransporter*. Lösningen ses bidra både på kort och lång sikt till att öka tillgängligheten till Holmön.

*I händelse av nödfall och speciella förhållanden kvarstår helikopter som ett alternativ. Även skoterleden över isen kvarstår som ett komplement att nyttjas på enskild basis.

4.7.7 Drift av led

Idag saknas förutsättningarna för att leden ska klassas som Allmän vilket då utesluter ett statligt övertagande av ansvaret för driften.

Inte heller dagens lösning där Trafikverket bedriver trafik på uppdrag av Regeringen ses som en slutgiltig lösning. Lösningen är unik i sin utformning och innebär att förändringar behöver lyftas till regeringen för beslut. Eftersom leden är enskild finns det möjlighet att ta ut avgifter för resande. För att Trafikverket ska kunna ta ut avgifter krävs regeringsbeslut som fastställs i separat förordning för Holmötrafiken, vilket blir ytterligare en unik lösning. Detta innebär även att Trafikverket behöver införskaffa ett biljettsystem för hantering av avgifterna. Något sådant finns inte idag inom Trafikverket. Ytterligare konsekvensanalys behövs i frågan om införandet av biljettsystem bland annat vad gäller organisation, bemanning och biljettförsäljning.

Vid byte av huvudman för trafiken finns möjlighet att bedriva trafik enligt kommunens och öbornas behov. Trafiken kan utföras av Trafikverket eller annan part på uppdrag av huvudman. Trafiken kan få statlig medfinansiering och biljettavgifter kan tas ut av huvudman. System för biljettförsäljning eller motsvarande finns sedan tidigare inom den regionala och kommunala kollektivtrafiken.

Trafiken till Holmön betraktas, i dag, inte som kollektivtrafik. Om Holmötrafiken skulle ändras till att vara en del av den allmänna kollektivtrafiken så skulle det innebära att Umeå kommun ska stå för kostnaderna för Holmötrafiken eftersom trafiken är inom samma kommun. Detta är inget som parterna eftersträvar och är därmed inte aktuellt.

4.8 Diskussion och förslag till lösning

I vårt uppdrag ingår att utvärdera hur förbindelserna till och från Holmön fungerat hittills och om de bör ändras för att ske på ett hållbart och effektivt sätt. En förutsättning för uppdraget är att statens kostnader inte ska öka. Vi har funnit att dagens trafiklösningar kan förbättras för att öka tillgängligheten till ön.

Holmöleden är i dag enskild men trafiken bedrivs av staten via Trafikverket. Detta är en unik lösning i Sverige där övriga enskilda leder har en kommun eller annan organisation som huvudman. Med kommunen som huvudman kan kommunen ta ut passageraravgifter, ha rådighet över trafiken, få statlig medfinansiering på upp till 85% och större möjligheter till extern finansiering av en ny färja. Vårt huvudalternativ är därmed att Umeå kommun övertar huvudmannskapet och beställer trafiken av Trafikverket eller annan operatör. Trafikverket finansierar

trafiken med 80-85 %. Övrig finansiering sker via avgifter/kommunala skattemedel. Umeå kommun beslutar om turlista och avgiftens storlek. En projektgrupp tillsätts för att påbörja upphandling av en ny isklassad och miljöklassad färja som ersätter Capella och EU-finansiering söks för investeringen. En ledad hydrokopter köps in för att stärka vintertrafiken. En upprustning av hamnen i Byviken görs med finansiering av Umeå kommun och genom Länstransportplanen (Staten) samt Länsstyrelsen (Naturvårdsverket). I vårt arbete har frågan om kommunen vill överta huvudmannskapet lyfts men något sådant intresse finns inte från Umeå kommun.

Dagens lösning innebär att trafikeringen anpassas efter de anslag som Trafikverket erhåller. Önskas en förstärkt trafik krävs det ytterligare finansiering av denna. Passageraravgifter kan finansiera en del av driftskostnaderna. Trafikverket har dock inte möjlighet att ta ut passageraravgifter enligt dagens regelverk. För att kunna ta ut passageraravgifter behövs en ny förordning som ger Trafikverket denna möjlighet. Detta skulle då innebära att Trafikverket behöver införskaffa ett biljettförsäljningssystem vilket inte finns inom verket idag. Ytterligare konsekvensanalys behövs i frågan om införandet av biljettsystem bland annat vad gäller organisation, bemanning och biljettförsäljning.

Trafikverket och Länsstyrelsen ser att den enskilt viktigaste investeringsåtgärden för att förbättra tillgängligheten till Holmön är en ombyggnad/förbättring av hamnen i Byviken. Kostnaden för detta uppskattas till 50 miljoner kronor. En upprustning av hamnen i Byviken kan finansieras av Umeå kommun och Staten via Länstransportplanen samt Länsstyrelsen (Naturvårdsverket). Lösningen innebär dock att reservfartyget Helena Elisabeth behöver flyttas från sitt läge i Byviken.

En ombyggnad av hamnen i Byviken kombinerat med en ny hydrokopter ger ytterligare förbättrad tillgänglighet och en mer robust lösning för svåra isförhållanden. Det minskar även behovet av helikoptertransporter.

Capella kan på kort sikt uppgraderas men långsiktigheten i att investera i ett gammalt fartyg bör beaktas. Capella byggdes 1975 och har kvar en livslängd på 10–15 år. På lång sikt bör en ny färja i storlek som Capella övervägas. Kostnad för en ny båt beräknas till 90 miljoner kronor.

Att reservfartyget Helena Elisabeth ligger stationerat på Holmön leder till utmaningar och driftsavbrott. Att båda fartygen har 'hemma-hamn' på samma sida skulle vara mer praktiskt och bättre för tillgängligheten på leden. I det fall Helena Elisabeth behöver ligga i Norrfjärden krävs investeringar i hamnen, uppskattade till 50 miljoner kronor.

Underlagsrapporter

Holmötrafiken – behov idag och imorgon, Umeå kommun, januari 2023

Holmötrafiken – Omvärldsanalys, SWECO, 2023

Utredning av Holmöleden – Trafikeringsalternativ, Technocean, 2023-03-29

