

Till
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
stefan.zetterlind@regeringskansliet.se

Diarienummer LI2023/02630

Skärgårdarnas Riksförbund, SRF, organiserar den fastboende befolkningen runt hela kusten från Luleå i norr till Koster i väster samt på öarna i de stora insjöarna. SRF arbetar med förutsättningarna för boende, arbete och service året runt i landets skärgårdar.

Remissvar - Holmöleden, Ett regeringsuppdrag avseende ledens funktion och utveckling

Sammanfattning

Skärgårdarnas Riksförbund (SRF) remissvar vill framförallt lyfta tre punkter. För det första, att den statistik som ligger till grund för slutsatserna som dras i rapporten är felaktiga. Detta är i sig häpnadsväckande. Det får dessutom till konsekvens att rapportens förslag på förbättringar blir otillräckliga. För det andra vill vårt remissvar lyfta problematiken kring att fortsätta investera i en färja vars livslängd bedöms till 10–15 år, då dessa investeringar dessutom är otillräckliga på ett sätt som på allvar riskerar utvecklingen för Holmön som en levande skärgårdsö året runt. För det tredje vill remissvaret pålysa det irrelevanta i att påstå att färjeleden klassas som enskild utifrån enbart nyttjandegrad. Man behöver ta hänsyn till att nyttjandegraden till stor del beror på den undermåliga tillgängligheten, som i sin tur beror på för leden icke anpassade fartyg.

Missvisande statistik

Den statistik som ligger till grund för slutsatserna som dras i rapporten är felaktiga. I rapporten påstås att tillgängligheten i dagsläget är 95,5% under hela året. Detta beskriver inte verkligheten. Bryter man loss den period då trafiken är som mest opålitlig (vintern) blir statistiken annorlunda. Under de senaste fyra åren har trafiken varit påverkad av inställda turer i snitt 30% av alla dagar under vinterperioden. Mellan den 1 november 2023 och den 30 april 2024 ställdes färjan in i snitt varannan dag (48% av dagarna). Det är alltså 86 dagar av helt eller delvis inställd trafik. Anledningarna till de inställda turerna är fler än vad rapporten vill pålysa. Det handlar dels - precis som rapporten lyfter - om hamnen i Byviken på Holmön som gör det svårt att lägga till i nordlig vind, och om stadig is som omöjliggör för en icke isbrytande färja att trafikera. Men det handlar också om dagar av hård vind i andra vindriktningar, om dagar av isläggning då motståndet för båten varit oklart och framför allt dagar då Kvarken legat öppen men då drivis blåst in i hamnarna och satt stopp de sista metrarna. Rapportens underlag förhåller sig således inte till verkligheten. Detta gör att slutsatserna blir felaktiga och enligt vår mening direkt skadliga för Holmöborna.

Om rapporten hade valt att studera grundproblemet och byggt sina slutsatser på korrekta underlag hade slutsatsen av rapporten med största sannolikhet blivit annorlunda. Enligt uppdraget från

regeringen skulle arbetet utgå från den åretruntboende befolkningens behov av transporter, vilket vi anser inte har blivit resultatet av denna rapport. Genom att läsa den behovsanalys som Umeå kommun gjort på uppdrag av utredningen, framkommer en helt annan bild av öbornas behov än den som presenteras i rapporten.

Problematiken i att investera i Capella

Att låta nuvarande fartyg - Capella - som inte kan bryta is och dessutom är känslig för hård vind, fortsätta att trafikera Holmöleden är direkt olämpligt. De åtgärder som presenteras som komplement till färjan, en ombyggnation av hamnen och införskaffande av hydrokopter, åtgärder inte den nuvarande färjans brister.

Frågan om allmän eller enskild väg ej fastlagd

Den allmänna vägfärjeleden (Holmöleden) är en del av länsväg 686 och ansluter till de allmänna länsvägarna 655 (Holmö byväg), 656 (Holmö kyrkväg), 658 (Vinterkroksvägen) och 659 (Berguddsvägen) på Holmön. Alla med statlig förvaltning via Trafikverket som huvudman och Svevia och Färjerederiet som entreprenörer.

Att som i Trafikverkets utredning påstå att Färjeleden klassas som enskild utifrån ett resonemang om ledens nyttjandegrad är inte relevant, då man inte tar hänsyn till att nyttjandegraden till stor del beror på den undermåliga tillgängligheten, som i sin tur beror på för leden icke anpassade fartyg. Det finns andra parametrar för avgörandet om tillgängligheten är av allmänt intresse (bl. a. aktiv begravningsplats).

Utredningen föreslår också att om färjan är enskild är avgiftsuttag möjligt då den i detta fall är kollektivtrafik och Umeå kommun då är huvudman. Detta är inte möjligt med gällande lagstiftning då den Regionala Kollektivtrafik Myndigheten (RKM) inte kan delegera huvudmannaskap och entreprenörskap för färjetrafik till en kommun. RKM kan bara delegera linjetrafik med buss samt motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn till kommunen (Lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, kap. 3 § 3).

Avslutning

Med en tillgänglighet på i snitt 70% under vinterhalvåret lever dagens färjetrafik till Holmön inte på något sätt upp till den tillgänglighet man rimligen kan kräva. En ombyggd hamn samt införskaffande av en hydrokopter som tar 5 passagerare löser inte det grundproblem att Holmöborna under senaste vintrarna ständigt lever under osäkra förbindelser.

SRF är positivt till slutsatsen att en projektgrupp ska tillsättas för att påbörja upphandling av en ny och miljöanpassad färja. Vi anser att den naturliga slutsatsen borde vara att påskynda detta arbete istället för att investera ytterligare pengar i en på förhand redan utdömd trafiklösning.

Jungfruskär 2024-05-15
Lotten Hjelm
Ordförande

Hven 2024-05-15
Sten-Åke Persson
Styrelsen

SKÄRGÅRDARNAS RIKSFÖRBUND
Borgen 126, 472 95 Varekil
info@skargardarna.se www.skargardarna.se

www.skargardarna.se