

Holmötrafiken – behov idag och imorgon

*Nulägesbild och behovsanalys för Holmöns utveckling
Rapport, januari 2023*



Besök vår webbplats: umea.se/landsbygd

Text:

Jennie Bergvall Kalén
Utvecklingsstrateg landsbygdsfrågor
Strategisk utveckling
Umeå kommun
jennie.bergvall.kalen@umea.se
Telefon 090-16 14 74

Innehållsförteckning

Inledning	4
Sammanfattning	5
Holmön – en pärla i Kvarken	6
Målsättningar för Holmöns utveckling.....	7
Övergripande målsättningar	8
Tematiska delmål och nulägesblickar	9
1. Befolkning, bebyggelse och livsmiljöer	9
2. Näringslivsutveckling	19
3. Offentlig och kommersiell service	25
4. Infrastruktur och kommunikationer.....	28
Analys och slutsats: transportbehov idag och imorgon	38
Referenser	42
Bilagor	42

Inledning

Den här rapporten består av två delar: en **sammanfattning av Umeå kommuns beslutade målsättningar** för Holmöns utveckling, samt en **behovsanalys av förbindelserna** till och från Holmön. Rapporten ska fungera som ett underlag till Länsstyrelsen Västerbotten och Trafikverket i deras regeringsuppdrag att utvärdera hur förbindelserna till och från Holmön fungerat hittills och om de bör ändras för att ske på ett hållbart och effektivt sätt (Infrastrukturdepartementet 12022/01561). Utvärderingen ska vara klar och återrapporteras till regeringen senast 31 maj 2023.

Rapporten bygger på Umeå kommuns specifika mål för Holmön som finns utpekade i strategidokumentet *Holmön – Umeås utpost i Kvarken. Strategier för framtiden* (KS 2013). Dessa mål har även kompletteras med de landsbygds-specifika mål som finns utpekade i *Översiktsplan Umeå kommun – tematiskt tillägg för landsbygden* (KF 2018). Detta eftersom Holmön utgör en naturlig del av Umeås landsbygd.

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.

Nulägesbilderna i rapporten bygger på en digital enkät som boende och verksamma på Holmön haft möjlighet att besvara under perioden 4 november – 4 december 2022. Totalt har 216 personer svarat. Enkätsvaren har kompletterats med muntliga dialoger på plats på Holmön, samt fördjupade samtal med olika målgrupper och verksamheter.

Utifrån Umeå kommuns målsättningar för Holmön, och utifrån de dialoger som förts med boende och verksamma kring vilka behov som finns, preciseras vilken servicenivå som är både rimlig och nödvändig idag och för den framtida utvecklingen på Holmön.

Sammanfattning

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-, deltids-, 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 deltids- och fritidsboende på ön regelbundet över hela året. 94 procent av deltidsboende 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 deltids- och fritidsboende för kontinuerliga pendlingsströmmar längsmed 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 gods kapaciteten inte nyttjas till fullo på grund av färjans och kajernas utformning. En fungerande angöring är grundläggande för en tillförlitlig färjetrafik, därför krävs ett helhetstänk 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.

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.



Holmön – en pärla i Kvarken

Holmöarna är en ögrupp en mil ut i havet i Kvarken. Holmön, Ängesön, Grossgrunden, Holmögadd och Lilla och Stora Fjäderägg är de största öarna. Stora delar av ögruppen ingår i ett av Sveriges största marina naturreservat och hela Holmöskärgården, förutom Holmögadd längst i söder, utgör riksintresse för det rörliga friluftslivet.

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 över 18 år 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. De senaste åren har Holmön vuxit som besöksmål och idag finns fyra vandrarhem på ön och Stora Fjäderägg. På Holmön finns ett stort engagemang bland föreningar och företagare som arrangerar evenemang och bedriver projekt i syfte att utveckla ön.

Stora delar av året nås Holmön med en 45 minuters färjetur över öppet hav. Trafikverket är den myndighet som ansvarar för året runt-trafiken. Sedan 2018 får de färjor som trafikerar Holmöleden inte längre bryta is, vilket gör att Holmöbor och andra vistande hänvisas till ersättningstrafik när isen lagt sig. Ersättningstrafiken består av svävare och helikopter. Oftast stakas en skoterled upp vintertid, vilket av boende och verksamma ses som en livlina för att säkra godstransporter.

Holmön är en unik plats med höga natur- och kulturvärden och utgör idag den enda ön i Västerbottens skärgård med en året runt-befolkning. Ingen annan ort i norra Sverige motsvarar Holmön vad gäller avstånd till fastlandet, befolkningsunderlag och geografiskt läge. Ön utgör på så vis en exceptionell del av Umeå kommun och Västerbottens län och dess särskilda behov är viktiga att beakta.





Prästgården på Holmön.

Målsättningar för Holmöns utveckling

Umeå kommuns målsättningar för Holmön finns utpekade i strategidokumentet *Holmön – Umeås utpost i Kvarken. Strategier för framtiden*. Strategidokumentet togs fram i nära dialog med boende och verksamma på Holmön och antogs i Kommunstyrelsen år 2013. Strategidokumentet är närmare 10 år gammalt, men Umeå kommun bedömer att målsättningarna är lika relevanta och nödvändiga då som nu.

Sedan 2013 har Umeå kommun stärkt sitt strategiska arbete med landsbygdsutveckling på flera sätt. År 2018 antogs *Översiktsplan Umeå kommun – tematiskt tillägg för landsbygden*, vilket pekar ut den övergripande riktningen för utvecklingen på Umeå landsbygd. Eftersom Holmön utgör en naturlig och viktig del av Umeås landsbygd har även dessa målsättningar särskild bäring på Holmöns utveckling.

Sammantaget har Umeå kommun två övergripande mål för Holmön och ett antal tematiska delmål.

Övergripande målsättningar

- Det ska vara möjligt att bo, arbeta och bedriva verksamheter på Holmön. Likaså ska det vara möjligt att ha daglig arbetspendling till/från fastlandet. Det stora värdet av Holmöns unika natur- och kulturmiljö ska tillvaratas, utvecklas och marknadsföras för besöks-, rekreations- och turiständamål för såväl lokala, regionala som andra målgrupper.

– **Holmön: strategier för framtiden**

- Umeå landsbygd är en attraktiv plats för boende, näringsliv, föreningar och besökare, där hållbar tillväxt, god livskvalitet och samverkan mellan landsbygdsaktörer är i fokus.

– **Tematiskt tillägg för landsbygden**

Som ett tredje övergripande ben utgår Umeå kommun även från intentionen i regeringsbeslutet för Holmötrafiken från år 2007 (N2007/3647/IR), som säger att trafiken till och från Holmön inte bara ska vara säker och långsiktig – den ska även möjliggöra utveckling:

Trafiken ska möjliggöra utveckling. Målsättningar: kortare restider, ökad turtäthet, möjlighet till mer godstransporter och fler bilar, underlätta för turism, företagande och pendling.

Förhandlingsuppgörelse för förbindelsen till Holmön, 2007

Utgångspunkterna i regeringsbeslutet ser Umeå kommun som avgörande för att möjliggöra en utveckling på Holmön i linje med de övergripande målen.



Tematiska delmål och nulägesblickar

De övergripande målen kan brytas ned i ett antal tematiska delmål, som även dessa finns utpekade i ovan listade styrdokument. Delmålen går i linje med varandra och kan ses som ömsesidigt stärkande.

För att möjliggöra en förenklad översikt har samtliga delmål här bakats ihop till fyra större tematiska områden. Nedan beskrivs delmålen följt av nulägesblickar om hur situationen och utvecklingen inom respektive område ser ut på Holmön idag. Dessa nulägesblickar bygger dels på statistik, dels på dialoger med boende och verksamma samt svaren från en enkätundersökning som genomförts hösten 2022. Enkäten riktade sig till boende och verksamma på Holmön och totalt svarade 216 personer. Samtliga citat som lyfts fram i nulägesblickarna är enkätsvar. Målen och nulägesblickarna utgör tillsammans grund för rapportens analys och slutsats.

1. Befolkning, bebyggelse och livsmiljöer

Delmål inom temat

- Bofast befolkning på Holmön. Minst 100 personer i en nära framtid.
- Ökad bebyggelse för året runt- och fritidsboende på Holmön.
- Omsorg och hänsyn ska tas till Holmöarnas unika natur- och kulturvärden.

– **Holmön: strategier för framtiden**

- Skapa attraktiva livsmiljöer genom en hållbar bebyggelsestruktur, som stöttar lokal utveckling, service och kollektivtrafik. På samma sätt som i staden och tätorterna uppmuntras en blandning av upplåtelseformer, bostadstyper och storlekar.
- Främja hållbar tillväxt och god livskvalitet genom aktiv lokal utveckling och lokalt engagemang.

– **Tematiskt tillägg för landsbygden**

Befolkning

Antalet personer som bor och vistas på Holmön varierar mycket mellan årstiderna. År 2020 var 63 personer över 18 år folkbokförda på ön. Sedan 80-talet har Holmöns folkbokförda befolkning minskat med 53 personer, motsvarande 46 procent. År 2020 bodde dock fler personer på Holmön jämfört med år 2010.¹

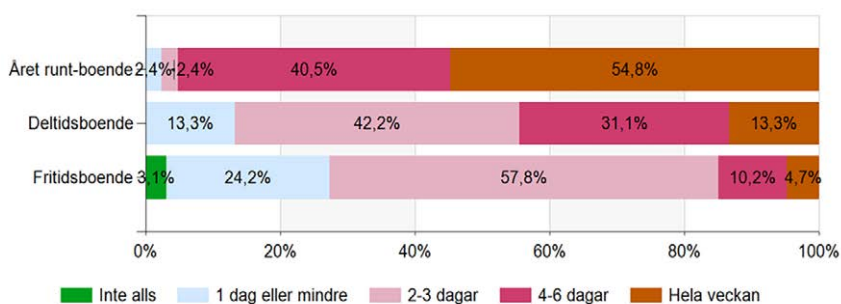
Att endast titta på antalet folkbokförda ger dock inte en korrekt bild över hur boendet på Holmön ser ut idag. På Holmön finns både deltidboende med dubbla boendeorter och fritidshusägare som vistas på ön regelbundet över hela året. Fritidsboendet varierar mellan årstiderna, men via enkätsvar uppger nästan 70 procent av de svarande fritidshusägarna att de vistas på Holmön 2–3 dagar i veckan eller mer under både vår och höst. Under sommaren vistas cirka 85 procent av fritidshusägarna på Holmön 4–6 dagar i veckan eller mer. Bara under vintern syns ett tydligt tapp, då 33 procent uppger att de inte vistas alls på ön. Det här kan både bero på att en del fritidsboende inte har vinterbonade hus och osäkerheten i trafiken vintertid.

Gruppen deltidboende spenderar fler dagar på ön än fritidshusägarna under samtliga årstider. Skillnaden blir som störst under vintersäsongen, då cirka 58 procent av deltidboende vistas på Holmön 2–3 dagar i veckan eller mer, att jämföra med 25 procent av fritidsboende. Under sommaren vistas hela 90 procent av deltidboende på Holmön 4–6 dagar i veckan eller mer, varav en klar majoritet (cirka 70 procent) vistas på ön hela veckorna. Uppskattningsvis vistas närmare 580 hel- och deltidboende på Holmön under sommaren.²

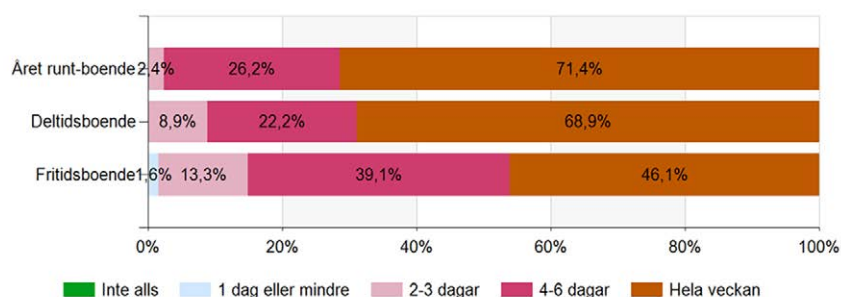
¹ Demografen, befolkningsutveckling Umeå kommun.

² Lokalekonomisk analys Holmön (Holmömodellen: Förstudie kring servicelösningar för skärgård och landsbygd), 2020.

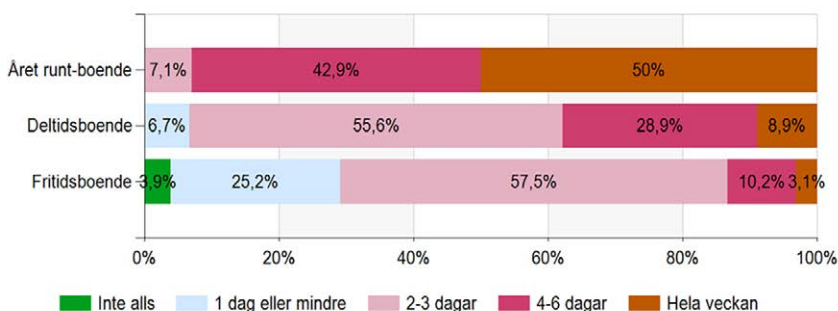
Vistande på Holmön under våren (april–maj)



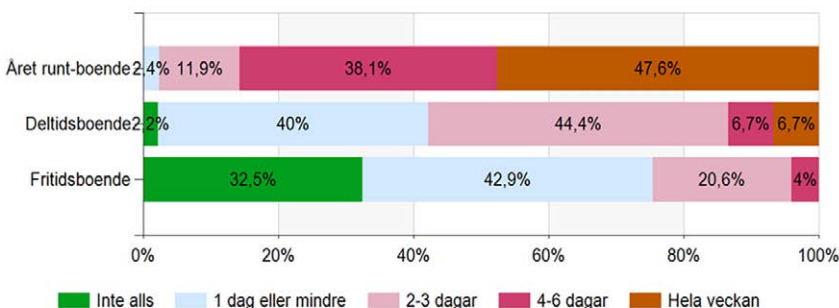
Vistande på Holmön under sommaren (juni–augusti)



Vistande på Holmön under hösten (september - november)



Vistande på Holmön under vintern (december-mars)



Alla som vistas på ön, såväl heltids-, deltid-, fritidsboende som besökare, gynnar den lokala ekonomin och skapar underlag för öns service. På så vis bidrar samtliga till Holmöns fortlevnad och utveckling. Därför är det viktigt att få en rättvisare bild över hur boendet ser ut utöver de som är skrivna på ön, samt vilka behov av pendling och transporter som finns hos boendegrupperna.

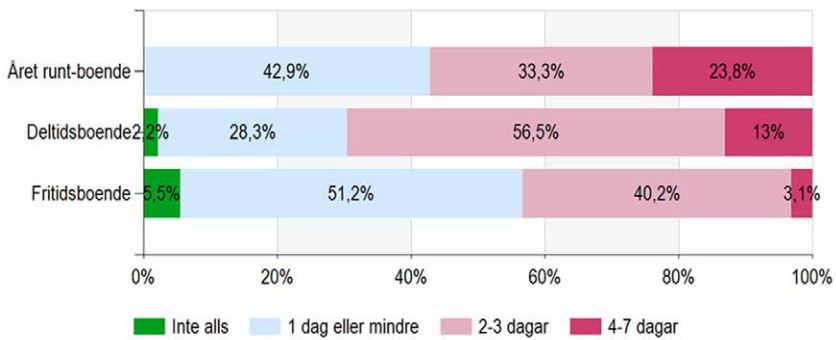
Pendlingsbehoven

Idag finns behov av fungerande dagspendling till och från Holmön för allt från arbete, studier till vardagsärenden och fritid. I dialog med Holmöbor och via enkätsvar framkommer att många upplever att dagens trafiklösning inte möjliggör arbetspendling. Framför allt under vintertid upplevs trafiken så pass osäker att många väljer att bo på fastlandet för att inte riskera att missa arbete, inte kunna ta sig hem eller bli åtskilda från sina familjer.

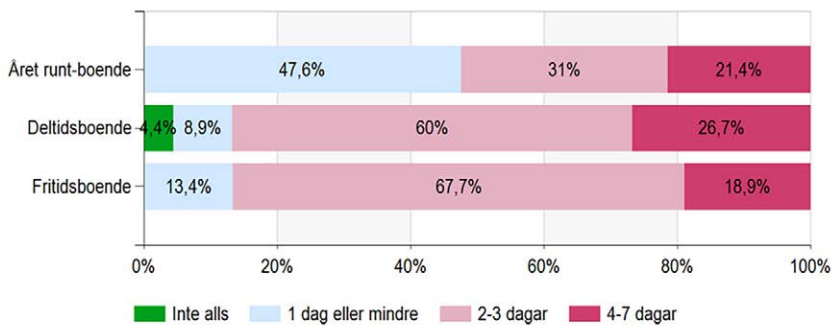
Nuvarande tidtabell anses inte heller möjliggöra arbetspendling för ett 07–16 jobb. Många lyfter fram att en tidigare morgontur kl. 06 eller 06.30 från Holmön skulle underlätta. Det finns också en önskan om att färjan ska utgå från Holmön i stället för Norrfjärden som idag, vilket den gjorde tidigare. Många boende menar att det möjliggör förbättringar i trafiken, framför en mer behovsanpassad tidtabell.

I enkäten, som 216 personer svarat på, uppger mellan 110–120 personer att de pendlar 2–3 dagar eller mer i veckan under vår och höst. Under sommaren handlar det om cirka 170 personer. Under vintern sjunker pendlingen till att omfatta 60 personer som pendlar 2–3 dagar eller mer i veckan. Mellan 15–20 personer pendlar hela veckorna (4–7 dagar) året runt. Eftersom inte alla boende på Holmön har besvarat enkäten är pendlingen förmodligen något mer omfattande än så.

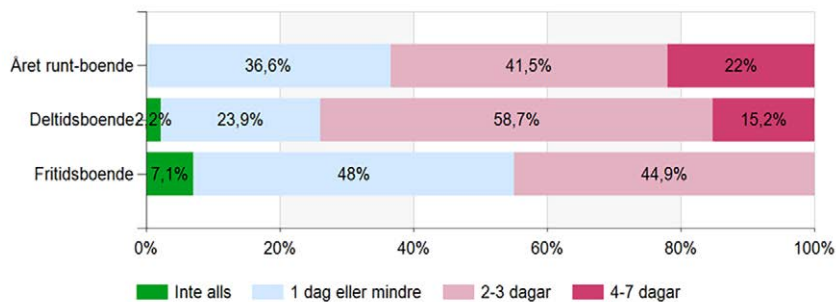
Pendling under våren (april-maj)



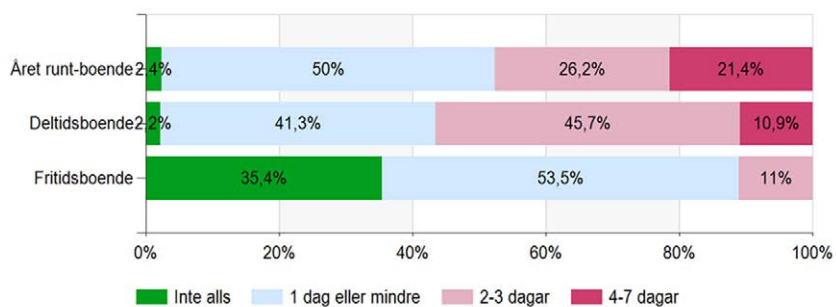
Pendling under sommaren (juni-augusti)



Pendling under hösten (september-november)



Pendling under vintern (december-mars)

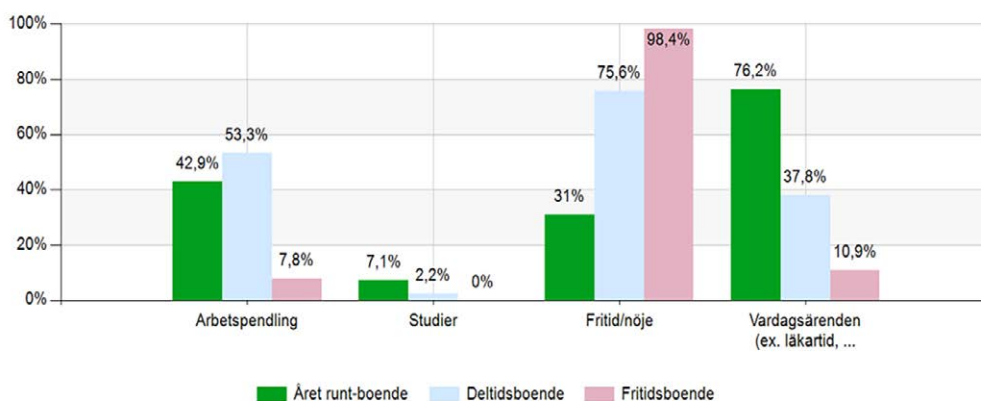


Hos heltidsboende uppger cirka 50 procent att de pendlar för arbete och studier, varav arbete utgör den största andelen (43 procent) och studier en liten andel (7 procent). Vardagsärenden är den vanligaste typen av pendling inom denna grupp, cirka 76 procent. Det kan förmodligen härledas till att genomsnittsåldern bland den folkbokförda befolkningen är hög och att en stor andel har passerat arbetsför ålder.

Bland deltidsboende sker pendling för arbete i något större utsträckning än hos heltidsboende (53 procent). En mycket liten andel uppger att de pendlar för studier (2 procent). Pendling för vardagsärenden är inte lika förekommande som hos heltidsbefolkningen, vilket skulle kunna förklaras av att deltidsboende har boenden på fastlandet där delar av vardagsärendena kan uträttas. Däremot utgör pendling för fritid och nöje en mycket större andel hos deltidsboende än hos heltidsbefolkningen (76 procent).

Hos fritidsboende är det endast 8 procent som uppger arbetspendling som huvudsaklig pendling. Den stora majoriteten av pendlingen handlar om fritid/nöje (98 procent), vilket kan tolkas som syftet att bo och besöka sina fritidshus. Cirka 11 procent av pendlingen handlar om vardagsärenden.

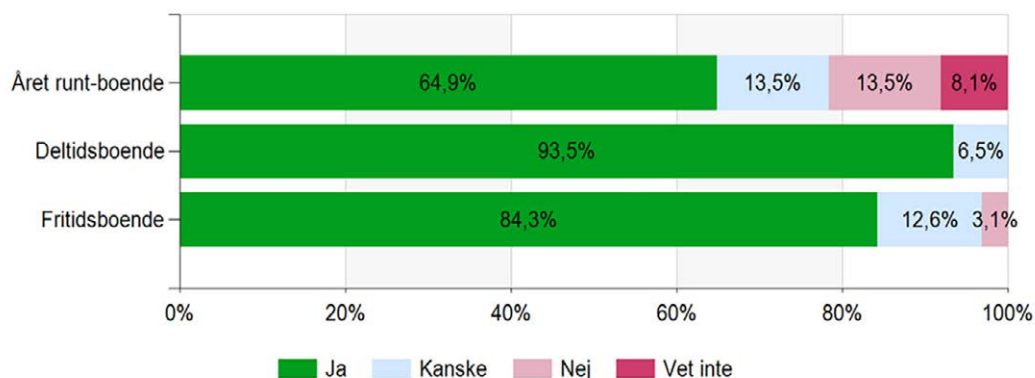
Pendling inom de olika boendegrupperna



En överväldigande majoritet bland de svarande menar att de både skulle pendla mer och vistas mer på Holmön om förbindelserna var mer tillförlitliga. Flertalet deltids- och fritidsboende uppger att de skulle bo på Holmön permanent om det fanns en pålitlig förbindelse året runt som möjliggjorde daglig arbetspendling.

En fungerande dagspendling är alltså helt avgörande för att Holmöns fasta befolkning ska kunna öka, och en stor potential finns redan idag inom grupperna deltids- och fritidsboende.

Andel svarande som skulle vistas mer på Holmön om trafiken till/från ön var mer tillförlitlig året runt



Att kunna kombinera ett boende på Holmön med arbete och studier är också avgörande för att olika åldersgrupper ska ha möjlighet att bo på ön. Idag är genomsnittsåldern bland Holmöns folkbokförda befolkning 56,8 år, vilket är långt högre än genomsnittsåldern i Umeå kommun som är 39 år.

”Om trafiken var mer tillförlitlig året runt skulle jag ha möjlighet att bo på ön även vintertid. Nu måste jag ofta välja sida på grund av jobb och så vidare när vintern kommer. Blir då borta från hemmet under längre perioder.”

Under de senaste 10 åren har ett antal yngre personer flyttat till Holmön. Bland den folkbokförda befolkningen finns 16 personer i åldrarna 19–39 år, vilket är det åldersintervall där barnafödande kan vara aktuellt. Till dess att det bor tillräckligt många barn på Holmön för att barnomsorg kan erbjudas på plats, är det av särskild vikt att pendling till för- och grundskola kan säkras året runt. Nuvarande trafiksituation har medfört att barnfamiljer lämnat ön och att personer i barnafödande åldrar inte upplever att ett familjeliv går att kombinera med ett boende på Holmön. Det här lyfter många fram som ett problem som får stor påverkan på Holmöns framtida utveckling.

Antal folkbokförda på Holmön, fördelat per ålderskategori (år 2021)

Ålder	19–24	25–29	30–39	40–64	65–74	75+
Antal	2	1	13	15	18	12





Upplevd osäkerhet och oro i trafiken

Genom såväl dialoger som enkätsvar blir det tydligt att boende på ön upplever att Holmötrafiken försämrats väsentligt de senaste åren till följd av Trafikverkets beslutade is- och väderdirektiv. Sedan 2018 får färjorna inte längre bryta is och ersättningstrafik finns då i form av svävare och helikopter. Svävaren kräver en is-tjocklek på minst 20 cm, och när isen inte bär är man hänvisad till helikopter. Sedan vintern 2019/2020 sätts helikopter inte in förrän efter fem vardagars stillestånd i trafiken, vilket i praktiken innebär att Holmön blir isolerad utan förbindelser i upp till åtta dagar i sträck.

Under 2021 införde Trafikverket även ett nytt väderdirektiv för färjetrafiken som säger att befälhavare ska göra en särskild säkerhets- och riskbedömning när gul varning eller allvarigare utfärdats av SMHI, och där signifikant våghöjd väntas kunna bli högre än 1 meter. Detta för att få beslutsunderlag om färjeturerna kan genomföras med god säkerhet. Eftersom gul varning och 1 meters vågor är vanligt förekommande i norra Kvarken, upplever boende på Holmön att trafiken blivit mindre tillförlitlig och att fler turer nu ställs in än tidigare.

Trafikdirektiven har skapat en situation där förutsägbarheten i trafiken minskat drastiskt. Som exempel lyfter många att frågan om en färjetur ska ställas in eller inte i mångt och mycket blir en tolkningsfråga för färjepersonalen, som i sin tur gör olika bedömningar. Det här skapar en osäkerhet bland Holmöbor.



"Att analysera, diskutera och reflektera kring färjepersonalens bedömningar av väderprognosen upptar en betydande del av mitt vardagsliv. Det spelar in när jag lägger mitt jobbschema för veckan, det tar min energi efter jobbet och inte minst utgör analysen av olika skeppares bedömningar och olika båtars kapacitet att färdas i vind och is underlag för oändliga middagsamtal när jag träffar mina vänner på ön. Inte för att det är vårt brinnande intresse utan för att det är helt avgörande för oss att ha den kunskapen."

Helikopterns inställetid på fem vardagar är också något som skapar stor ovisshet och som omöjliggör all form av planerad pendling. Det har resulterat i att allt fler deltidsboende tvingats bo på fastlandet och att fritidsboende eller anhöriga till fastboende inte vågar sig ut över helgerna.

Som exempel kan nämnas när öns äldre under coronapandemin behövde ta sig till fastlandet för att få sina vaccindoser, men var tvungna att skjuta upp tiderna flera gånger på grund av trafiken. Osäkerheten i trafiken och helikopterns inställetid har gjort att boende ibland behövt lämna ön så tidigt som en vecka i förväg för att vara säkra på att de kan ta sig till sina läkartider. Många boende på ön lyfter fram att ovissheten kring trafiken är något som tär mycket mentalt.

"Det är bedrövligt med den osäkerhet som vi känner med alla inställda turer på grund av "hårt väder" ishinder, samt att vintertid vara isolerade ibland mer än en vecka och inte få ut mat, medicin eller andra förnödenheter. Det gör det svårt och osäkert för oss som bor och verkar på Holmön"

"Förutom att kunna vistas mera på ön så skulle en säkrare trafikering innebära ett normalare vardagsliv; att slippa att ständigt vara på sin vakt, vågar jag åka ut om jag har en tid att passa i land, kommer jag tillbaka som tänkt var – att helt enkelt bli befriad från denna ständiga oro för om båten går eller inte går."

Med dagens trafiksituation ser alltså många att det är svårt eller rent av omöjligt att bo på ön och dagspendla för arbete, studier eller skola och samtidigt ha ett fungerande vardagsliv. Även pendling som sker mer sällan än på daglig basis, exempelvis för nöje, fritid, inköp och ärenden, upplevs osäkert. Många boende menar att mer tillförlitliga förbindelser skulle innebära en ökad livskvalitet, både genom minskad oro och stress, men också genom ökade möjligheter att träffa vänner, uppleva kultur och delta i olika aktiviteter. En annan aspekt är den ekonomiska, där flera menar att pålitliga förbindelser året runt skulle innebära att de kan bo på Holmön permanent och därmed inte behöva ha dubbla boenden och bilar.



Bebyggelse

Idag finns cirka 194 fastigheter som nyttjas på Holmön. I princip all bebyggelse är småhus och bland fast- och deltidsboende äger majoriteten sina hus, en väldigt liten andel hyr.³ Endast ett fåtal detaljplaner finns fastställda på Holmön, inom vilka det finns 11 obebyggda tomter, inklusive möjlighet att uppföra en turist- och konferensanläggning vid Holmö havsbud. I övrigt prövas varje enskilt bygglov utifrån egna och allmänna förutsättningar.

Efterfrågan på boenden på Holmön är idag större än utbudet. Därför finns ett stort intresse på ön att göra det enklare för fler att bosätta sig året runt. Det har exempelvis genomförts en inventering av outnyttjade bostäder och det finns önskemål om enklare hyresbostäder och anpassade seniorbostäder. Det skulle underlätta för öns äldre att bo kvar och samtidigt möjliggöra flyttkedjor och generationsväxling.

En förutsättning är möjligheten att bygga nya bostäder på Holmön. Idag finns flera begränsningar, bland annat kan det vara svårt att frakta material när trycket på varutransporter och platsbokningen på färjan är stor. Det är också svårt för boende på ön att anlita entreprenörer för mindre arbeten, eftersom nuvarande tidtabell gör att entreprenörerna allt som oftast blir kvar hela dagen innan de kan ta färjan tillbaka till fastlandet. Det gör att den som beställt tjänsten får betala för en heldag även om själva arbetet bara tar ett par timmar. Ibland är det också svårt för entreprenörer att få med sig sina firmabilar ut till Holmön och sedan tillbaka igen, då trycket på bil- och godstransporter på färjan är stort.

³ Lokalekonomisk analys Holmön (Holmömodellen: Förstudie kring servicelösningar för skärgård och landsbygd), 2020.

”Det är hopplöst att anlita företag för en timmes arbete som måste avsätta en hel arbetsdag med övertid för detta och dessutom kanske inte får med sig sin servicebil båda ”vägarna” samma dag.”

”Byggjobb i sommarstugor sker på hösten och förvintern men man är livrädd att färjan ska sluta gå så att bilen fastnar tre månader.”

En annan utmaning handlar om vatten och avlopp, där den som idag vill bygga nytt på Holmön behöver ordna med eget vatten och avlopp för att beviljas bygglov. Umeå kommun arbetar med vattenförsörjningsfrågan i syfte att skapa stabila förutsättningar för utveckling och ett ökat byggande på Holmön enligt utvecklingsstrategin.

Livsmiljöer

Under coronapandemin valde fler deltid- och fritidsboende att bo på Holmön under längre perioder än vanligt. Det går i linje med den generella flytt-trend som Umeå kommun sett under pandemin: ovanligt många människor valde nämligen att flytta från tätort till landsbygd under 2020. Det går att tala om en corona-effekt, där stora boenden med närhet till natur ses som alltmer attraktiva i takt med att distansarbete möjliggörs för fler. Coronapandemin har på så vis snabbat på en trend som i mångt och mycket är till landsbygdens fördel.

Möjligheten att jobba på distans och ett ökat intresse för naturnära boenden, självförsörjning och bygemenskap, skapar stora möjligheter för platser som Holmön. Holmön erbjuder dessutom helt unika livsmiljöer i en skärgård som få andra platser kan mäta sig med, vilket skapar potential för befolkningssökning.

Lokalt engagemang

En av Holmöns styrkor är det starka och genuina engagemang som finns för öns utveckling och framtid bland boende och verksamma. Visfestivalen, Postrodden, Holmöteatern och Holmö SeaJazz är alla föreningsdrivna arrangemang som årligen lockar stora skaror besökare. Med stöd från bland annat Umeå kommun har flera ideella insatser gjorts de senaste åren för att stärka friluftslivet på ön, som vandringsleder, övernattningsstugor och motionslopp.

De senaste åren har paraplyorganisationen Holmöns Utvecklingsförening (HUF) tagit ett helhetsgrepp kring flertalet strategiska utvecklingsfrågor på ön. Under 2019–2020 beviljades föreningen medel från Jordbruksverket via landsbygdsprogrammet och Umeå kommun för att arbeta fram en lokalekonomisk analys samt en tillhörande handlingsplan i syfte att stärka servicen på ön. Arbetet tog avstamp i Umeå kommuns strategidokument för Holmön med det långsiktiga målet att förverkliga strategidokumentet till 2030. Under arbetet identifierades Prästgården på Holmön som en nyckelfunktion för många av framtidsfrågorna. Genom att bilda ett bygdebolag och sälja aktier och med hjälp av investeringsstöd från Umeå kommun och eget kapital, kunde man köpa Prästgården av Sävar-Holmöns församling år 2021. Prästgården säkrades på så vis som en självklar samlingsplats på ön.

Idag är Prästgården registrerad som bygdegård och inrymmer både vandrarhem och föreningsverksamhet. Huset utgör en viktig pusselbit för framtida utveckling på ön, framför allt kopplat till service.



2. Näringslivsutveckling

Delmål inom temat

- Näringsverksamhet ska främjas.
- Holmön ska vara målpunkt för turism och stärka sin ställning som besöksmål i Umeå kommun.
- Ökad synlighet genom satsning på marknadsföring.
- Värdefullt vore även att söka skapa bättre möjligheter för den som är intresserad att återuppta gamla sysslor som småskaligt fiske och jordbruk. Detta som en del i försörjningen och som bidrag till att hålla landskapet öppet och föra traditioner vidare. Ett sätt kan vara att påverka gällande regelverk.

– Holmön: strategier för framtiden

- Utveckla och stärka det lokala näringslivet som motor för hållbar landsbygdsutveckling.

– Tematiskt tillägg för landsbygden

Företagande

De senaste 10 åren har Holmön haft en positiv företagsutveckling och idag finns cirka 50 företag på ön.⁴ Den stora majoriteten är enskilda firmor inom skogsbruk, konsult och entreprenad. På ön finns ett tiotal företag som i mångt och mycket livnär sig på sina verksamheter och som är beroende av besöksnäringen på ön. Exempelvis Holmöns lanthandel, restaurangen Novas Inn, ögruppens vandrarhem och stiftelsen Holmöns båtmuseum.

Behoven av godstransporter varierar något mellan företagen, både vad gäller volymer och frekvens. Vissa företag behöver varutransporter året runt medan andra främst har behov under sommarhalvåret. Generellt kan sägas att företagare på Holmön drabbas hårt av den osäkerhet som råder i trafiken, fram för allt under vintersäsongen. Det gör det svårt att planera, jobba långsiktigt och utveckla sina verksamheter.

⁴ Kunskapsrapport om Umeå landsbygd, 2022.

Godstransporter under vintersäsongen

Att bedriva näringsverksamhet på en ö med bristande kommunikationer året runt medför stora utmaningar. Holmöns lanthandel är en av verksamheterna som är beroende av godstransporter hela året och som drabbas hårt av nuvarande vintertrafik.

I samband med att Trafikverket införde en inställelsetid för helikoptern på fem vardagar infördes även direktiv om att helikoptern inte längre får ta lättare gods. Det har resulterat i att öns butik de senaste två vintrarna stått utan godstransporter under så långa perioder som upp till 45 dagar. Situationen i sig får ödesdigra konsekvenser för butiken. En annan långsiktig konsekvens är att många boende på Holmön, framför allt en stor andel deltidsboende, inte vågar sig ut över helger och högtider när osäkerheten i trafiken är så stor. Det gör att butikens intäkter minskar, vilket är ett hårt slag för affären. Även andra företag på ön drabbas av ersättningstrafikens oförmåga att frakta gods och den rådande osäkerheten i ordinarie trafik.

”Svävare och helikopter är inte kompatibla med min verksamhet. Jag behöver kunna transportera material till ön vilket inte är möjligt på dessa farkoster. Helena Elisabeth har för små lastmöjligheter. Däremot har Capella bra lastmöjligheter, men är känslig för hög/lågvatten vilket skapar oro kring huruvida transporten ska kunna genomföras.”

”Jag kan inte planera eller lita på trafiken så att företaget kan drivas optimalt. Kunderna på ön blir drabbade likväl som jag.”

”Jag är delaktig i att driva ett vandrarhem och är beroende av att gästerna tar sig över. (...) Höst/vinter blir intäkterna osäkra eftersom trafiken kan ställa in, och vi förstås inte kan ta betalt av gäster som inte kunnat resa (utan den garantin vågar gäster heller inte boka).”

”Vill utveckla mitt företag stort för att kunna bo på ön. Detta är i nuläget helt omöjligt. En utveckling av mitt företag är en utveckling av ön och alla som bor samt besöker ön. Nuvarande färja gör det omöjligt. Måste kunna gå i is och blåsigt väder, det fungerar inte i dag.”

De senaste två vintrarna (vintersäsongen 2021/2022 och 2022/2023) har Umeå kommun tecknat ett samverkansavtal med Holmöns Utvecklingsforum som ger föreningen möjlighet att beställa extraturer med helikoptern under inställelsetiden, i syfte bryta isoleringen av ön. Föreningen får även möjlighet att beställa två godsturer i veckan med helikopter till öns butik. Umeå kommun ser inte detta som en långsiktig lösning, men som nödvändigt för att avvärja den akuta situation som annars riskerar att uppstå.

Färjans godskapacitet

Både boende och verksamma på Holmön lyfter fram att det är positivt att Capella har större godsvolym än den tidigare huvudfärjan Helena Elisabeth. Vissa företag upplever dock att godsvolymer inte kan nyttjas till fullo då lastbilar har svårt att ta sig ombord, framför allt vid kraftigare vind eller för högt/lågt vatten. Flera av öns entreprenörer tar därför över egna traktorvagnar till fastlandet där materialet lastas om från lastbil till traktorvagn.

Något annat som upplevs problematiskt är att det bara går att boka en av tre bilplatser på Capella. Om somrarna skapar det långa köer med både företagare och fritidsboende som vill få ut gods och bilar. Utan ett strukturerat kösystem på kajen skapas stressiga situationer med "korvstopning" av både bilar och människor, vilket upplevs som en trafikfara när fordon med dålig sikt ska lasta gods på färjan. Företagare på Holmön ser därför ett stort behov av separerad gods- och persontrafik på kajerna för att avvärja den direkta trafikfaran och få till ett mer ordnat kösystem.

Företag på Holmön ser också behov av att ges förtur till platsbokningen på färjan. Exempelvis skulle morgonturerna under sommarmånaderna kunna vigras åt entreprenörer på ön, för att minska trycket och skapa mer stabilitet i godstransporterna. Idag upplever många Holmöbor att färjetrafiken är osäker och att plötsligt inställda turer är mer regel än undantag. Det skapar en situation där fler tider bokas upp än vad som behövs, som ett sätt att säkra leveranser och transporter om/när vissa turer blir inställda. Det blir ett slags "back up"-system som pressar på bokningssystemet ännu mer.

En annan osäkerhetsfaktor är det faktum att bokningssystemet inte är digitalt. Idag måste företagen på Holmön ringa till färjans skeppare och boka sina transporter manuellt, alternativt göra bokningarna muntligen på färjan. Det tar både lång tid och skapar merarbete för färjepersonalen. Det gör också att det är svårt att få överblick hur bokningarna ser ut över året. Ett digitalt bokningssystem skulle skapa bättre översyn och möjliggöra bättre samordning och effektivisering mellan såväl företag som Holmöbor, samt underlätta för besökare.





Renar på vinterbete på Holmön.

Rennäringen

Ran Sameby har vinterbetesmarker i Umeå kommun och periodvis bedrivs vinterbete på Holmön. Tidigare kunde renarna fraktas direkt över isen, men det har inte varit möjligt med de senaste vintrarnas milda isar. För Ran Sameby har det inneburit att renarna fraktas i lastbil på färjan, vilket är en tidskrävande process som ibland tar flera veckor. Detta eftersom det handlar om många renar, ibland upp till 1000 djur, och färjan inte rymmer något lastbilssläp. En hage byggs därför upp i Norrfjärden där renarna hålls i väntan på frakt. Om väderförhållandena blir besvärliga eller turer ställs in av andra skäl innebär det merkostnader för samebyn, exempelvis för utfodring av renarna och hyra av lastbil.

Ran Sameby framhåller dock att det mest besvärliga är osäkerheten i trafiken, som idag gör det svårt att planera arbetet på ett bra sätt. Att frakta renar kräver mycket logistik och osäkerheten spelar in både när det handlar om att få över renarna till ön och när renarna ska hämtas till våren.

Besöksnäring

Holmön är en tillgång för hela regionen med sitt speciella läge, rika historia och fantastiska natur- och kulturmiljöer. Besöksnäringen på Holmön är också viktig för den lokala köpkraften, för att skapa underlag till service och därmed öns tillväxt och utveckling.

Holmön lockar idag besökare från hela landet och även internationellt. Turismen på ön är starkt säsongsbetonad och under juli månads högsäsong besöker cirka 955 turister Holmön under en veckas tid.⁵ De flesta är dagsturister, men ett drygt par hundra övernattar på vandrarhem eller i gästhamnen. Både företag på Holmön och destinationsbolaget Visit Umeå ser stor potential med att förlänga turistsäsongen, inte minst höst och vårvinter som är vackra årstider som erbjuder många friluftaktiviteter.

⁵ Holmömodellen: Förstudie kring servicelösningar för skärgård och landsbygd, 2020.

”Under vintern har vårt vandrarhem i dagsläget ingen verksamhet alls eftersom osäkerheten över transporterna (om det alls är möjligt att ta sig till Holmön den avsedda dagen) gör det omöjligt för exempelvis företag att boka in en konferens. På samma sätt är det ovanligt att turister vågar ut till Holmön på vintern, trots att ön skulle kunna vara ett fantastiskt utflyktsmål även vintertid.”

De senaste åren har Visit Umeå jobbat kontinuerligt med att marknadsföra Holmön som besöksmål för inresande besökare. Destinationsbolaget stöttar och samarbetar även med lokala aktörer kring stora arrangemang som Visfestivalen, Holmö SeaJazz och Holmöteatern, samt öns besöksnäringsgrupp. Genom Visit Umeå och Region Västerbotten har företag på ön genomgått hållbarhetsanalyser som resulterat i att två av Holmöarnas vandrarhem erhållit sigillet Västerbotten Experience. Det är både ett betyg och ett löfte om att vara förebilder inom hållbara natur- och kulturupplevelser och att erbjuda gäster upplevelser som är unika för Västerbotten.

Företag på Holmön ser stor potential i att kunna erbjuda besökare paketerbjudanden med allt från färdiga matkassar till guidningar och utflykter, något som efterfrågas alltmer av besökare på jakt efter unika och lokala upplevelser.

Tur- och tidtabellen kan möjliggöra fler besökande

Idag upplever företag på Holmön att både turtätheten och tidtabellen begränsar möjligheten att förlänga turistsäsongen. Den bristfälliga turtätheten försvårar möjligheterna för såväl nya som återkommande besökare att planera och genomföra resor till Holmön och därmed bidra till den lokala ekonomin och tillväxten.

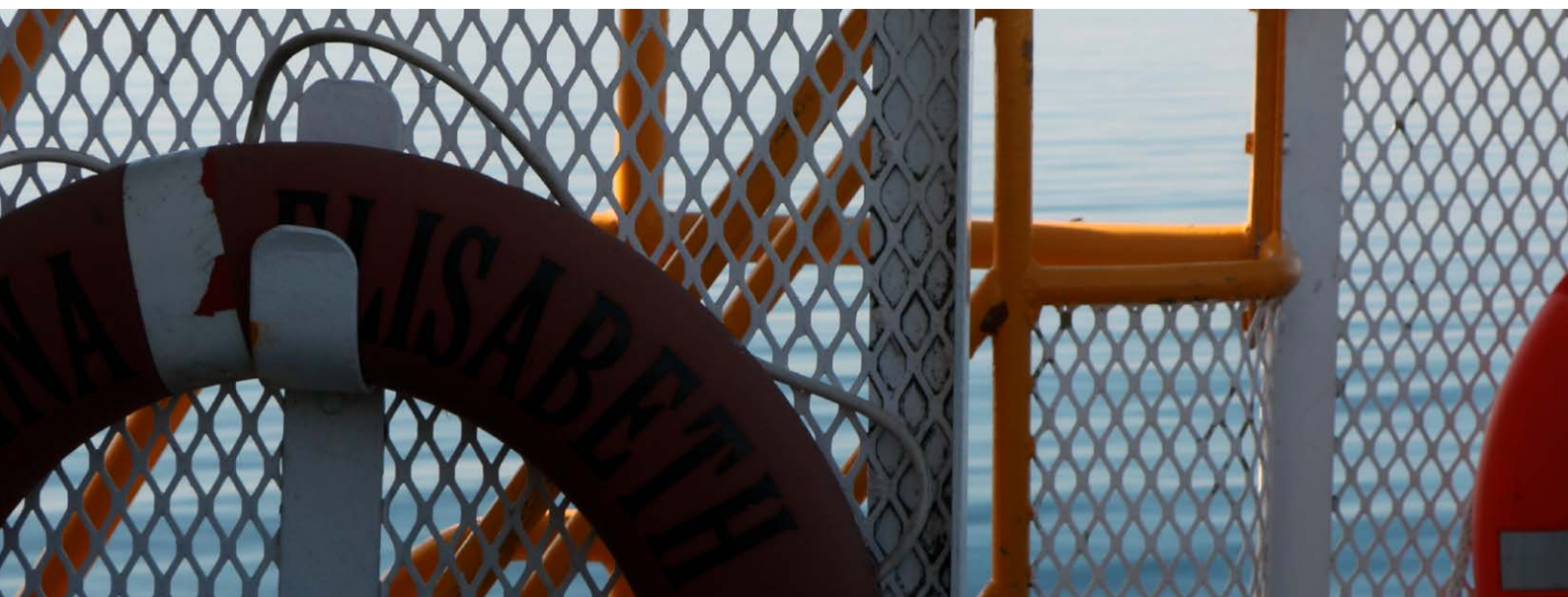
Nuvarande tidtabell är uppdelad i två lägen: låg- och högsäsong, där högsäsong trafikeras med en sommarturlista från slutet av juni till slutet av augusti, cirka 8 veckor. Företagen på ön saknar en mellansäsong i tidtabellen som kan möjliggöra för fler besökande på våren/försommaren och under hösten. Potential finns även i att utöka tidtabellen under lov, som sport- och påsklov, samt att justera avgångstiderna under helger så att det blir lättare för fler målgrupper att besöka Holmön.

På lördagar, både under låg- och högsäsong, går exempelvis färjan från Norrfjärden till Holmön så tidigt som kl. 09, vilket kräver en hel del planering i förväg av besökaren. Genom att antingen senarelägga 09-turen eller tillföra en dagstur på lördagar, skulle fler få möjlighet att besöka ön. På så vis skulle det också vara möjligt att spendera en halvdag på Holmön i stället för en heldag som nuvarande tidtabell kräver, vilket kan vara mer lämpligt för exempelvis barnfamiljer.

Även tillgängligheten på färjan är en viktig fråga för såväl boende som besökare, något som också avgör vilka målgrupper som kan besöka Holmön.

Enligt nuvarande sommartabell finns en dagstur varje vardag men inte under helgerna, när potentialen att locka besökare är som störst. Det här upplevs som begränsande av företag på ön. Genom att erbjuda en dagstur på lördagar året om kan dagsturismen öka även under lågsäsong, vilket skulle skapa incitament för fler av öns verksamheter att ha helgöppet under vintersäsongen.

Idag upplever företagare och arrangörer att kostnaden för att boka extraturer med färjan ökat markant jämfört med tidigare år. Att erbjuda skäligare priser skulle både gynna det lokala näringslivet på ön och samtidigt minska trycket på ordinarie färjeturer när många reser.





Bussförbindelser till färjeläget

För att kunna nyttja den potential som finns i att utveckla Holmön som ett starkt destinationsmål i hela länet, behöver kommunikationerna stärkas. Även bussförbindelserna till och från färjeläget i Norrfjärden behöver optimeras och förbättras. I dagsläget synkar inte bussen och färjan med varandra vid exempelvis förseningar, vilket gör att varken företag på ön eller Visit Umeå vågar rekommendera besökare att ta bussen. Som besökare är det också svårt att veta vilka av- och påstigningsplatser som gäller för att ta sig till Holmön. Här kan bättre skyltning, dialog mellan färjerederiet och bussbolagen och en optimering av tidtabellen skapa stora förbättringar.

”... Många gånger springer man efter bussen, ibland ser man bara bakändan, eftersom bussen går på klockan inte behovet, dvs vänta in färjan. Ofta behövs numera bara en taxi eftersom man inte litar och planerar in buss som transportalternativ.”

Genom att rekommendera fler att ta bussen till och från Norrfjärden kan dessutom parkeringen vid färjeläget, som idag är underdimensionerad när besökarantalet är som mest, avlastas.

Tillförlitliga och fungerande bussförbindelser gör också att besökare som inte är bilburna får större möjlighet att besöka Holmön, exempelvis unga och studerande. Studenter, och framför allt utbytesstudenter, är en målgrupp som företagare på Holmön ser stor potential att nå ut till än mer. Utbytesstudenterna är en relativt stor målgrupp som befinner sig i regionen året runt och framför allt under lågsäsong, och som visar ett stort intresse för lokala och unika besöksmål som Holmön.

Genom en förlängning av säsongen och fungerande/hållbara bussförbindelser till och från färjeläget kan Holmön fortsätta utvecklas och växa som destination för besökare i hela regionen och landet.

Gästhamnen

I Byviken på Holmön finns förutom färjeläget även en gästhamn med ett 20-tal gästbåtsplatser på hamnens östra sida. I gästhamnen finns stolpar med landström, ett tappställe för färskvatten och även en servicebyggnad med toaletter och duschar som Umeå kommun ansvarar för. På västra sidan i hamnen finns även en flytbrygga för dagbesökare med mindre båtar. En stor del av båtturesterna som kommer till Holmön är från Österbotten/Finland.

Antalet gästande båtar har minskat de senaste åren, framför allt på grund av den uppgrundning som uppstått sedan Capella började trafikera Holmöleden. Capellas angöring i pirhålet medför att sand transporteras av propellerströmmen in i gästhamnsbassängen. Idag avråds större båtar att angöra Holmön då hamnen blivit för grund.

Salteriet

Välkommen till Holmön!



3. Offentlig och kommersiell service

Delmål inom temat

- Grundläggande tillgång till offentlig service.

– Holmön: strategier för framtiden

- Säkra tillgång till väl fungerande offentlig service och utöka samordning och samverkan mellan olika serviceaktörer.

– Tematiskt tillägg för landsbygden

Omsorgsbehoven

Under många år bedrevs för- och grundskoleverksamhet på Holmön. Skolan stängde under en period på 80-talet men öppnades igen 1996, för att sedan läggas ned igen 2010. Det har även funnits ett privat äldreboende på ön, Kaplangården, som numera är vandrarhem. I strategidokumentet för Holmön slår Umeå kommun fast att det är viktigt att bevaka omsorgsbehoven på ön och att ha beredskap för att kunna öka de offentliga insatserna när befolkningen ökar.

De senaste två åren har Holmöns Utvecklingsforum (HUF) fört kontinuerliga dialoger med Umeå kommun kring behovet av barnomsorg på ön. Ett gediget förarbete har gjorts för att undersöka vilka förutsättningar som behövs för att kunna erbjuda barnomsorg på ön, både i form av lokal, organisation och storlek på barngrupp. Under hösten 2022 har HUF via Holmöns Bygdebolag lämnat in en ansökan om att bedriva fristående pedagogisk omsorg på Holmöns Prästgård. Detta för att snabbt kunna svara på omsorgsbehovet när det finns tillräckligt många barn på ön.

HUF har även beviljats finansiering från Umeå kommun för att ytterligare kartlägga vilka omsorgsbehov som finns på ön, med stort fokus på äldreomsorg. Kartläggningen är viktig eftersom det finns en stor andel äldre på ön. Även här ses Prästgården som en viktig funktion, som exempelvis kan inrymma ett hälsorum eller social träffpunkts-verksamhet för äldre.

Som tidigare beskrivet under avsnittet *”Befolkning, bebyggelse och livsmiljöer”*, utgör bristande kommunikationer ett starkt skäl till att barnfamiljer lämnat ön för fastlandet. Det är helt enkelt svårt, om inte omöjligt, att få vardagspusslet att gå ihop när osäkerheten i trafiken är så stor som den är idag. Idag finns en barnfamilj skriven på ön och från och med hösten 2023 har ett av barnen skolplikt. För att kommunikationerna till och från Holmön ska vara långsiktigt hållbara måste skolpendling kunna säkras. Det är också en förutsättning för att Holmön ska vara ett levande samhälle året runt där olika åldersgrupper har möjlighet att bo och verka.

Osäkerheten i trafiken skapar även en oro för hur Holmöns äldre befolkning kan påverkas när behovet av hemtjänst uppstår. Rådande trafiksituation skulle kunna bidra till att personer som egentligen är i behov av hemtjänst undviker att söka stöd. På samma sätt finns en oro för hur personer i behov av kontinuerlig vård på fastlandet ska kunna garanteras sina behandlingar om trafiksituationen inte blir bättre.

”Ett förslag är taxibåt för till exempel skolbarn eller äldre med behov av att åka på läkartid. En kostnadseffektiv lösning som skulle göra mycket nytta för öns bofasta.”

Lanthandelns betydelse som servicegivare

Holmöns lanthandel utgör ett viktigt nav för boende och är en förutsättning för att kunna leva och verka på ön året runt. Fastän Holmön saknar offentliga serviceinrättningar är den ideella servicen stark och butikens roll som servicegivare bred. Butiken är ombud för post, apotek och systembolag, och inrymmer också en biblioteksfilial samt en mindre café-del. Holmöaffären Ekonomisk Förening (HAEF) äger samtliga aktier i Holmöns Lanthandel och har en utsedd bolagsstyrelse som driver butiken. Butiken har anställd personal men mycket arbete sker också genom ideellt engagemang.

Butiken har, som tidigare nämnt, behov av godstransporter året runt och dagens trafiklösning räcker inte till för att säkerställa det behovet. I frågor som rör Holmötrafiken är det viktigt att butiken ses som en samhällsviktig aktör, snarare än en ekonomisk aktör bland andra. Idag är upplevelsen att butikens särskilda behov inte ges någon hänsyn när det kommer till transporterna. Det handlar både om ersättningstrafiken under vintersäsongen som inte möjliggör varutransporter till butiken, men också osäkerheten kring platsbokning på färjan som kan göra det svårt att säkerställa obruten kylkedja. Butiken efterfrågar också en större tydlighet kring vad som är färjepersonalens ansvar och inte när det kommer till godstransporterna. Just nu bygger vissa logistiklösningar i mångt och mycket på tillfälliga överenskommelser och goda relationer med färjepersonalen, vilket gör det svårt för butiken att planera och arbeta långsiktigt.

Förutom godstransporter är butiken helt beroende av att persontransporterna fungerar. Idag har butiken stora lönsamhetsproblem och om fler kan bo och vistas på Holmön gör det stor skillnad. De osäkra transporterna skapar därmed problem för butiken på flera nivåer. Både i form av logistikutmaningar och att varutransporter inte kan säkras året runt, men också genom att osäkerheten gör att färre personer vågar besöka ön under hela året, vilket minskar kundunderlaget. Som situationen ser ut just nu måste butikspersonalen förlita sig på väderprognoser för att avgöra hur mycket eller lite varor som ska beställas, eftersom vädret i sin tur avgör hur många som vågar komma ut till ön den veckan eller helgen. Om det beställs för mycket riskerar livsmedel att bli dåligt, vilket ökar butikens svinn.

Under 2022 har Umeå kommun startat ett Tillväxtverket-finansierat projekt för att säkra och stärka den kommersiella servicen på landsbygden. I detta ingår Holmön som en testpilot och arbetet kommer ta avstamp i den lokalekonomiska analys och handlingsplan som HUF arbetat fram, för att gemensamt undersöka hur butikens verksamhet kan stärkas på lång sikt.

Sävar-Holmöns församling

Svenska kyrkan är en aktör som utför många välfärdstjänster och samhällsinsatser. På Holmön är Svenska kyrkan närvarande via Sävar-Holmöns församling som har verksamhet på ön året runt. Här finns en kyrka, kyrkogård och en expedition. Personal i församlingen arbetar på Holmön regelbundet, oftast varje vecka eller varannan, med allt från fastighetsunderhåll till gudstjänster, vigslar, dop och begravningar.

Sävar-Holmöns församling är, precis som de flesta verksamheterna på ön, beroende av säkra och fungerande transporter året runt. De senaste åren har församlingen upplevt problem med trafiken under framför allt vintertid. Det handlar både om en osäkerhet bland personalen om att kunna ta sig ut till Holmön och hem igen, men också om möjligheten att utföra sina kyrkoupdrag.

Som exempel är begravningsverksamheten ett myndighetsuppdrag med lagkrav kopplat till sig, där begravningar ska ske inom 30 dagar. I annat fall måste en ansökan om undantag göras. Osäkerheten i transporterna gör att det är svårt att både planera för och genomföra begravningar under vintertid. Ersättningstrafiken möjliggör inte heller godstransporter, där församlingen har behov av att transportera både maskiner, material och kistor. Sävar-Holmöns församling menar därför att de is- och väderdirektiv som tillkommit Holmötrafiken de senaste åren omöjliggör deras myndighetsuppdrag. Det upplevs också som extra besvärande att den ovisshet som trafiken skapar drabbar människor i sorg.

Byviken med färjeläge och gästhamn.

4. Infrastruktur och kommunikationer

Delmål inom temat

- Grundläggande tillgång till viktiga samhällsfunktioner.

– **Holmön: strategier för framtiden**

- Öka möjligheterna till hållbart resande och robustheten i infrastrukturen för förbättrad kommunikation.

– **Tematiskt tillägg för landsbygden**

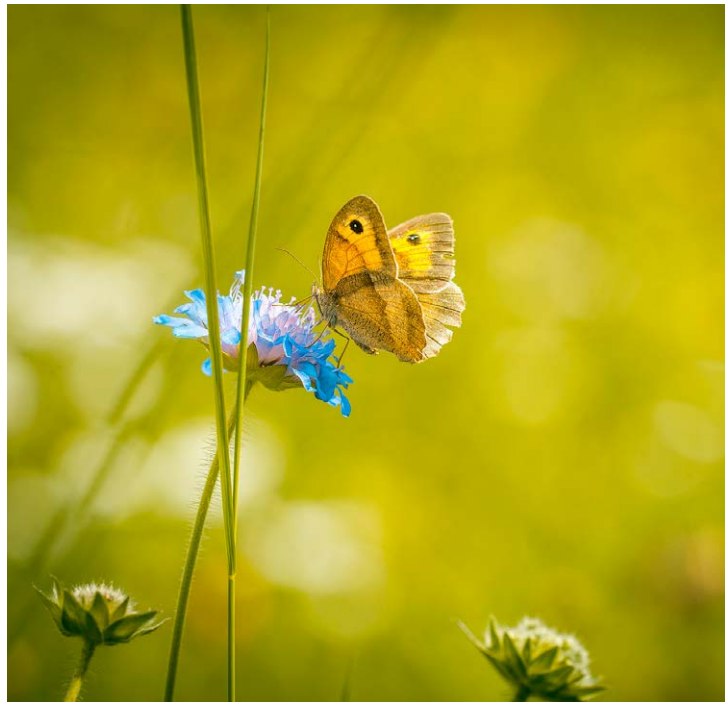
Avfallshantering

Avfallshanteringen på Holmön, som sophämtning, återvinning och slamtömning, ansvarar det kommunala bolaget Vakin för. Arbetet utförs genom avtal med Allmiljö, som i sin tur har anlitade underleverantörer på ön. Avfallshanteringen har anpassats utifrån vad som idag är praktiskt möjligt med rådande förbindelser till och från Holmön. Sophämtningssystemet ser därför helt annorlunda ut på Holmön än vad det gör i andra delar av kommunen, med en större mängd manuellt arbete och specialanpassade containrar och annan utrustning.

Transport med färjan av avfall sker exempelvis inte alls under vintersäsongen och fram till april/maj, beroende på väder. Avfallet lagras på ön under vinterhalvåret. Så länge soporna är frysta utgör de ingen olägenhet, men vid plusgrader kan det bli ett problem. Återvinningsgården på Holmön, som är ett slags mellanting mellan återvinningsstation och återvinningscentral, hålls stängd mellan oktober och maj. Slamtömningen görs, precis som i övriga delar av kommunen, under sommarsäsongen. Ibland kan väder, vattenstånd eller platsbristen på färjan göra att slamtömningsarbetet inte hinns klart innan vintersäsongen. Ibland har även Capella skickats på varv innan slamtömningsarbetet är klart, vilket skapar problem då Helena Elisabeth inte rymmer en slambil.

Transporterna kan vara en utmaning för Vakin, då slamtömningsbilen är svår att få på och av färjan vid blåst och/eller vid låg- och högvatten. Här är dialogen med färjepersonalen viktig, för att veta om planerade arbeten behöver ställas in på grund av vädret. Andra faktorer som spelar in och gör avfallshanteringen störningskänslig är utformningen av kajerna, bredden på färjan och dess tillåtna last.

Vakin har i omgångar haft problem med att få plats på färjan, vilket skapar en stress eftersom sopor som blir stående på ön kan börja lukta och skapa problem. Särskilt på sommaren när andelen boende ökar markant och ön har många besökare blir trycket på sophanteringen stort. Många eldsjälarna på Holmön lägger ner mycket tid och energi på att prata med varandra och försöka samordna sig kring vilka transporter som ska prioriteras, vilket underlättar för avfallshanteringen. Vakin önskar att det fanns en bättre dialog mellan myndigheter som utför större arbeten på ön, så att även dessa samordnar sig kring platsbokningen på färjan.



Underleverantörer till Allmiljö upplever också, liksom andra företagare på Holmön, att det är riskfyllt att köra tungt gods på färjan när passagerare kliver av och på och ingen är ansvarig för att upprätthålla ett strukturerat kösystem. Av samma skäl önskar underleverantörerna en särskild soptur med färjan under juni-juli när trycket på sopor är som störst.

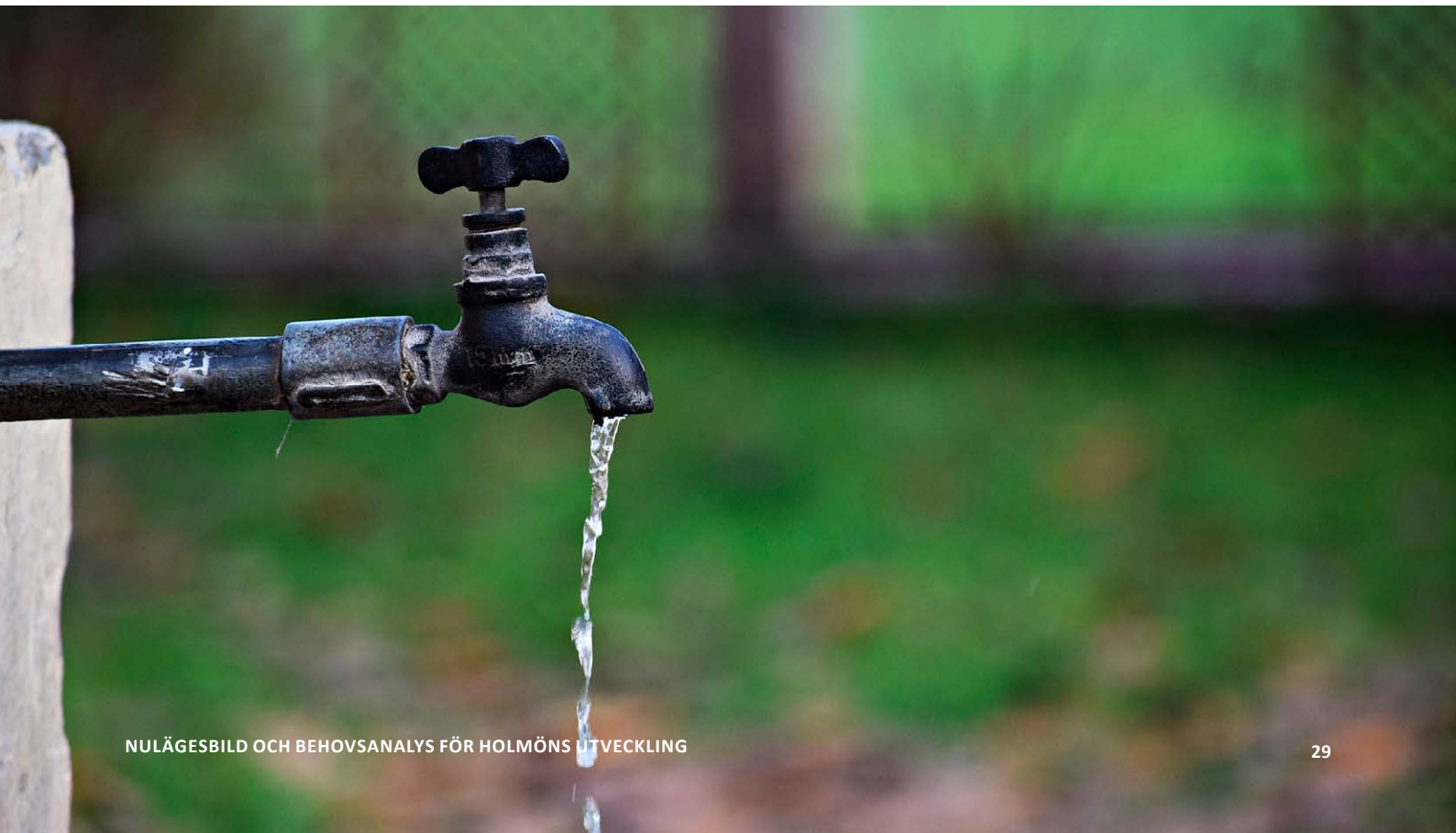
Med en ökad befolkning och med fler besökande på Holmön året runt, ser Vakin behov av att hantera sopor och avfall på annat sätt än vad som görs idag. Det rådande systemet upplevs inte vara långsiktigt hållbart, vare sig för personal eller boende. Från och med år 2024 kommer ansvaret för återvinningsstationer dessutom att läggas på kommunerna i stället för Förpacknings- och tidningsinsamlingen. I samband med detta kommer Vakin de närmsta åren förbättra återvinnings-servicen så att kommunens invånare får tillgång till fastighetsnära återvinning av förpackningar. Det nya återvinningssystemet ska vara färdigutbyggt år 2027. I och med detta kommer Vakin att behöva förändra sophämtningen på Holmön. Ett av behoven handlar om att i framtiden kunna köra ut en sopbil om färja och vägnätet på ön tillåter detta. På en ö med färjeförbindelse och begränsad mängd befolkning erbjuds idag en begränsad service.

Vatten och avlopp

Holmön har idag inget kommunalt verksamhetsområde för vatten eller avlopp. Samtliga fastigheter på ön har enskilda avloppsanläggningar. Definitionen på enskild avloppsanläggning är att den inte är kommunal, men anläggningen kan vara gemensam med en eller flera grannfastigheter. Nya fastigheter som byggs på Holmön anlägger enskilda avloppsanläggningar efter tillståndsprövning av miljö- och hälsoskyddsmyndigheten.

Gällande dricksvattenförsörjningen har kommunen tagit en central roll eftersom det över tid funnits kommunala verksamheter på ön. Idag får cirka 110 enskilda fastigheter dricksvatten från den kommunala vattentäkten och därutöver levereras dricksvatten till ett antal vattenföreningar.

Kommunen har över tid satsat stora resurser på dricksvattenförsörjningen på ön. Vattenuttag sker idag genom en grävd brunn och arbete med kapacitetsförstärkning pågår. Nya fastigheter som byggs på Holmön behöver idag anlägga en enskild vattentäkt.





Vägskötsel

Vägarna på Holmön består av ungefär lika stor del statliga som enskilda vägar. Svevia är det företag som underhåller Trafikverkets vägar. Det kontinuerliga driftarbetet, som plogning, halkbekämpning, snöröjning och sopning, sker via en underleverantör bosatt på ön. Större arbeten som sker mer sällan utför Svevia själva, då nästan uteslutande under sommarhalvåret.

Precis som många andra fordonstunga verksamheter upplever Svevia att det är svårt att få till transporter till och från Holmön på ett bra sätt. Det handlar både om platsbokningen på färjan, färjans lastkapacitet och känsligheten för vind och/eller låg- och högvatten som gör det svårt att köra ombord på färjan, samt en generell osäkerhet som försvårar planeringen. Om Capella dessutom råkar vara på varv när Svevia ska utföra sina arbeten så blir det ännu svårare eftersom ersättningsfärjan Helena Elisabeth har så liten gods kapacitet. På så sätt upplever Svevia ändå en klar förbättring sedan Capella togs i bruk, eftersom det nu är möjligt att få ombord en lastbil på färjan även om marginalerna är små.

Den grundläggande problematiken för Svevia handlar om att trafiken generellt upplevs osäker, vilket gör det svårt att planera för arbeten med god framförhållning. Med dagens trafiksituation kan det kontinuerliga skötselarbetet därför inte bedrivas på annat sätt än via underleverantör på ön.

Det höga trycket på platsbokningen på färjan under sommarhalvåret gör också att många faktorer måste stämma överens för att arbeten ska kunna genomföras som tänkt. Om Capella åker på varv eller på annat sätt tillfälligt tas ur drift skapas ett uppdämt behov på ön, vilket gör att andra transporter kan behöva prioriteras före Sveglias. Det kan då vara svårt att boka nya tider på färjan inom en rimlig tid, och det är inte heller säkert att de maskiner som Svevia är beroende av är lediga just då, vilket innebär merkostnader och mer planering.

På samma sätt upplever Sveglias underleverantör på ön att det är svårt att få till fungerande transporter under sommarhalvåret då trycket på platsbokningen är stort. Om plötsliga transportbehov uppstår, till exempel för service av maskiner eller beställning av reservdelar, innebär det alltid logistiska svårigheter och fördröjning. Under vintertid kan inte ersättningstrafiken tillgodose de transportbehov som finns för exempelvis servicebilar, transport av maskiner och drivmedel. Mycket av det dagliga arbetet i form av plogning och halkbekämpning är dessutom brådskande. För att få någorlunda trygghet i arbetet har underleverantören införskaffat dubbla ekipage för vägunderhållet.

Kommunikationer

Som tidigare konstaterat svarar nuvarande kommunikationer inte på de transportbehov som finns på Holmön idag. Trafiken möjliggör inte en fungerande dagspendling året runt, vare sig det handlar om arbete, skola eller vardagsärenden. Godstransporter kan inte heller säkras året runt. På så vis begränsar kommunikationerna en utveckling på Holmön, när de egentligen har en nyckelroll för att möjliggöra utveckling.

Det grundläggande problemet handlar om osäkerheten i trafiken, i mångt och mycket orsakad av senaste årens is- och väderdirektiv, som gör att färjorna idag ställer in i väder som tidigare inte utgjort något problem för trafiken. Ersättningstrafik i form av svävare och helikopter ses inte heller som ett skäligt komplement till färjorna, eftersom godstransporter omöjliggörs, väder- och mörkerkänsligheten är stor och trafikslagen upplevs svåra att använda för personer med någon form av rörelsehinder.

Helikopterns inställetid på fem vardagar omöjliggör all slags planerad pendling och urholkar öns vistelseunderlag under vintertid. Vintersäsongen 2021/2022 drabbades ön av 22 dagar utan persontrafik, varav 10 av dessa orsakades av helikopterns inställetid. Ön stod också utan godstrafik i 41 dagar eftersom mindre gods inte medges på vare sig helikopter eller svävare.

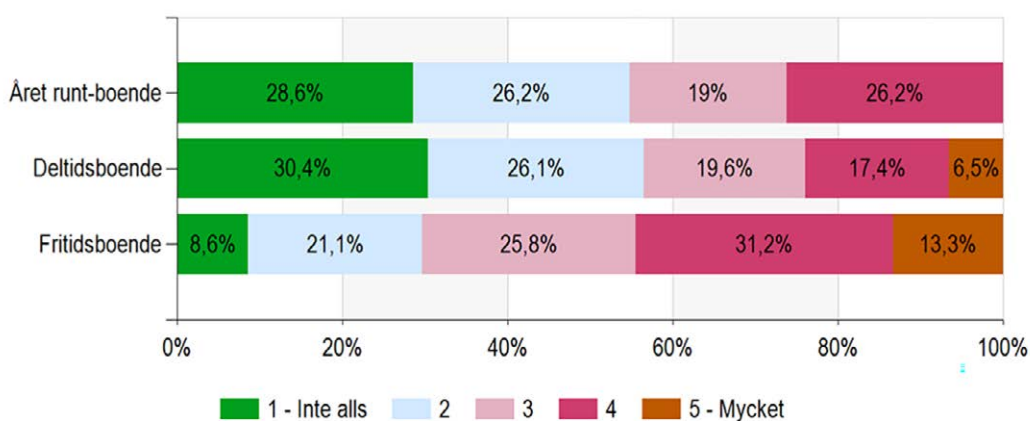
En annan viktig aspekt handlar om kajernas utformning och anpassning till färjetrafiken. Capella har idag stora anörringsproblem i Byviken vid nordostlig vind, vilket leder till fler inställda turer. Detta eftersom rampen i Byviken inte är anpassad för låg- och högvatten. En fungerande anörring är grundläggande för att färjetrafiken ska fungera på ett långsiktigt och hållbart sätt.

Via såväl dialoger som enkätsvar är budskapet tydligt från Holmön kring vad som behövs för att förbättra trafiksituationen i grunden: en färja som kan bryta is och som är anpassad efter de väderförhållanden som råder i Kvarken.

Trygghet i trafiken

Trygghet och tillgänglighet är två viktiga perspektiv som är helt avgörande för att kommunikationerna till och från Holmön ska vara funktionella för resande. Enkätsvaren kring hur trygga boende och verksamma på Holmön känner sig när de reser med de transportmedel som idag trafikerar Holmöleden, kan inte ses som annat än nedslående.

Upplevd trygghet vid resande med färjorna som idag trafikerar Holmöleden

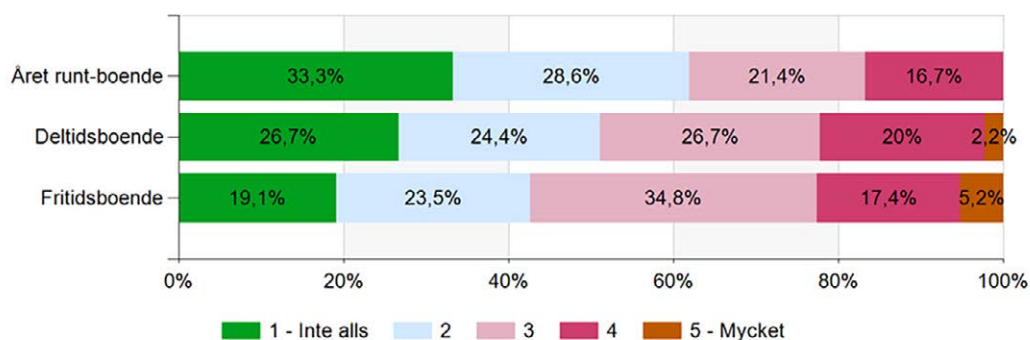


Bland heltidsbefolkningen svarar hela 55 procent att de inte känner sig trygga (1 eller 2) när de reser med färjorna som trafikerar Holmöleden. 19 procent är neutrala (3) och 26 procent känner sig trygga (4). Inga har uppgett att de känner sig mycket trygga (5).

Bland deltidboende är upplevelserna av (o)trygghet snarlika heltidsbefolkningens. När det kommer till färjorna så uppger något fler, 57 procent, att de inte känner sig trygga (1 eller 2), och en något lägre andel, 24 procent, uppger att de känner sig trygga (4 eller 5). En liten andel, 7 procent, anger att de känner sig mycket trygga (5).

Gruppen fritidsboende skiljer sig något utifrån att de generellt känner sig tryggare än heltids- och deltidsboende. Det skulle kunna förklaras av att många i denna boendegrupp reser som mest med färjorna under sommarhalvåret när osäkerheten i trafiken är som lägst. Som tidigare konstaterat har fritidsboende inte heller samma behov av dagspendling som heltids- och deltidsboende. Bland fritidsboende uppger 30 procent att de inte känner sig trygga när de reser med färjorna (1 eller 2). Cirka 26 procent ställer sig neutrala (3) och 45 procent känner sig trygga, varav 13 procent menar att de känner sig mycket trygga (5).

Upplevd trygghet vid resande med trafikslagen som periodvis trafikerar Holmöleden vintertid, som svävare och helikopter



När det kommer till ersättningstrafiken, helikopter och svävare, är betyget bland heltidsboende ännu lägre än kring färjorna. 62 procent av heltidsbefolkningen känner sig inte trygga (1 eller 2), 21 procent är neutrala (3) och cirka 17 procent känner sig trygga (4). Inga har uppgett att de känner sig mycket trygga (5).

”Att flyga är generellt otryggt, svävaren känns otrygg då personalen inte är van att handskas med farkosten samt att de ständiga dunsarna i skrovet skapar oro om att det blir hål i botten.”

Bland deltidsboende uppger 51 procent att de inte känner sig trygga med ersättningstrafiken (1 eller 2), 27 procent är neutrala (3) och 22 procent känner sig trygga varav en liten del, 2 procent, har angett att de känner sig mycket trygga (5).

Fritidsboende känner sig generellt mindre trygga med ersättningstrafiken jämfört med färjorna. 43 procent uppger att de inte känner sig trygga (1 eller 2), cirka 35 procent är neutrala (3) och 23 procent känner sig trygga, varav en liten andel, 5 procent, känner sig mycket trygga (5).

Sammantaget går det att konstatera att betygen generellt sett är låga i en så viktig fråga. Trygghet är dock ett ord som kan definieras olika från person till person. I fritextsvaren blir det tydligt att många framför allt kopplar ordet trygghet till trafikens tillförlitlighet. Att helt enkelt kunna lita på att trafiken går när den ska, att det är möjligt att ta sig fram och tillbaka utan att bli fast på fel sida, och att gods, varor, livsmedel och medicin kommer fram som planerat.

”Att kunna veta att det går att ta sig hem eller till jobb inom närtid. Det tär på en att inte veta om trafiken kommer igång om upp till nio dagar. Det är okej om trafiken är inställt i en eller två dagar, men inte att sätta i system att den ska vara inställd i fem vardagar plus helger.”

I fritextsvaren syns även att förtroendet för Capellas duglighet och driftssäkerhet är lågt bland många boende. Färjans ålder och tidigare haverier verkar ha bidragit till känslan av otrygghet.

"Tillförlitligheten när det gäller väder är inte tillfredsställande. Om det blåser fel vind så kan inte Capella lägga till och då ställer man in."

"Färjorna är gamla utslitna med uttjänta ålderstigna system. Tilläggningsmöjligheter är mycket svåra för Capella på Holmösidan. Ett par allvarliga haverier har redan inträffat, bland annat med insats av ytbärgare."

"I och med att båda färjorna är gamla och att det varit incidenter med båda färjorna så skulle jag inte säga att man känner sig trygg på dem."

Blåljus

En trygghetsaspekt handlar om den faktiska säkerheten. Här är blåljus-frågan viktig att belysa.

På Holmön finns idag en brandstation med enklare utrustning och ett brandvärn med frivilliga personer som kan rycka ut om brand uppstår. Utrustningen består bland annat av ett terrängfordon med vattentank och motorspruta med slangar som dras på ett vanligt bilsläp. Vidare finns också en vanlig släpvagn lastad med släckutrustning för skogsbrand och en större vattentank som dras av traktor. Brandvärnet har kapacitet att släcka mindre skogs- och gräsbränder och utföra utvändiga släckningsarbeten på byggnader. Ingen utrustning finns för att utföra invändiga släckningsarbeten.

Vid brand bistås brandvärnet av ledningspersonal från räddningstjänsten som flyger till Holmön via helikopter. Idag rymmer Capella en brandbil, men marginalerna är små. Utryckningstiden till Holmön handlar om minst en timme eftersom brandbilen ska ta sig till Norrfjärden och sedan fraktas över till ön på färjan. Det förutsätter också att Capella redan ligger i Norrfjärden och att färjepersonal finns på plats.

Om olyckan är framme eller om någon blir allvarligt sjuk på Holmön kommer ambulanshelikopter till ön. Idag finns inte en officiellt eller tydligt utpekad landningsplats för helikopter året runt, vilket brandvärnet på Holmön ser ett behov av. På ön finns ett förslag på lämplig plats där markägare gett sitt medgivande. Frågan har lyfts gentemot Trafikverket och Region Västerbotten utan resultat. Inför vintersäsongen 2022/2023 kommer dock en bit åkermark hållas plogad för helikopter och markeras upp med reflexstänger.

Eftersom det inte finns någon ambulans på Holmön finns ett önskemål hos brandvärnet om att införskaffa en bil som rymmer en bår. Detta för att personer i nöd lättare ska kunna transporteras till den plats där de kan hämtas av ambulanshelikopter. Brandvärnet önskar även utbildning via räddningstjänst för att få bättre kunskap om hur de kan hjälpa personer i nöd i väntan på ambulanshelikopter, så kallat IVPA-utbildning (I Väntan På Ambulans). Dialog har hållits med räddningstjänsten om detta, men ännu inte lett till något konkret.

Något som ytterligare skulle bidra till ökad trygghet för boende och verksamma på ön, är att utarbeta tydliga rutiner och avtal mellan Trafikverket/färjerederiet och Region Västerbotten/SOS alarm. Idag finns ingen jourverksamhet bland färjepersonalen och ibland är det svårt att få kontakt med personal utanför telefontiderna. Att säkerställa en tydlig kontaktväg mellan SOS alarm och tjänstgörande färjepersonal lyfts fram som en viktig åtgärd.

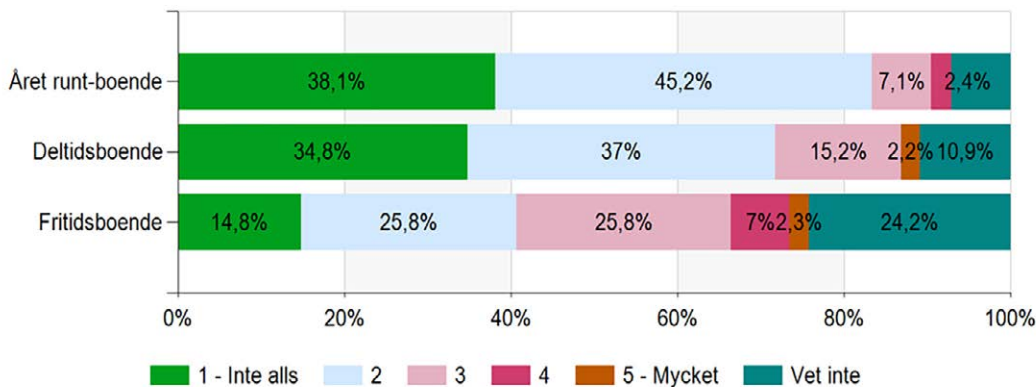
"(..) Om ett behov av en blåljustransport uppkommer så finns idag inget stabilt och organiserat avtal för detta med Trafikverket och färjan. Det är upp till aktuell personal att avgöra om de kan/vill köra. Ibland fungerar det utmärkt och ibland går det inte att få kontakt med personalen utanför telefontiden."

"Färjan alt svävaren kan i vissa vädersituationer vara de enda alternativen vid en nödsituation. Vore bra med ett avtal mellan Färjerederiet/Trafikverket och Regionen/SOS alarm så att det åtminstone fanns en kontaktväg från dem på 112 till de som tjänstgör."

Tillgänglighet i trafiken

Upplevelsen av trygghet i trafiken är nära sammankopplat med hur tillgänglig trafiken är. Via dialoger och enkätsvar är det tydligt att nuvarande kommunikationer upplevs begränsande för olika grupper av människor.

Hur tillgänglig nuvarande trafik upplevs vara för äldre och/eller personer med funktionsnedsättning



Hela 83 procent av heltidsboende anser att nuvarande trafik inte är tillgänglig (1 eller 2). Endast 7 procent ställer sig neutrala (3) och en liten andel, 2 procent, anser att trafiken är ganska tillgänglig (4). Ingen anser att trafiken är mycket tillgänglig (5) och 7 procent vet inte.

Deltidsboendes svar går i linje med året heltidsbefolkningens. Hela 72 procent anser att trafiken inte är tillgänglig (1 eller 2) och 15 procent är neutrala (3). En väldigt liten andel, 2 procent, anser att trafiken är mycket tillgänglig (5) och 11 procent vet inte.

Bland fritidsboende svarar cirka 41 procent att trafiken inte är tillgänglig (1 eller 2). 26 procent ställer sig neutrala (3) och en liten andel, 9 procent, anser att trafiken är tillgänglig (4 eller 5). 24 procent har svarat att de inte vet.

Överlag kan konstateras att samtliga boendegrupper ger tillgängligheten i trafiken dåliga betyg. Tillgänglighet är dock, precis som begreppet trygghet, något som kan tolkas på flera sätt av olika människor. I enkätens fritextsvar lyfts framför allt den fysiska tillgängligheten fram.

”Vintertid då färjan inte går är det mycket svårt för äldre och/eller funktionshindrade att över huvud taget färdas till/från Holmön. Tillgängligheten att ta sig ombord på helikopter/svävare /skoter är nästan obefintlig för dessa grupper. Det måste till någon form av fordon som dessa grupper kan ta sig ombord på.”

Helikoptern och svävaren anses särskilt otillgängliga då de är svåra att både ta sig fram till och in i, av äldre och/eller personer med funktionshinder. Som exempel nämns att det brukar saknas en skottad tillfart till svävaren och att resande ibland har behövt plumsa i djup snö för att ta sig fram till fordonet.

När det kommer till färjorna lyfter många att det saknas ledstänger att hålla sig i när däcket är vått eller isigt, vilket ökar risken för fall. För rullstolsburna eller andra rörelsehindrade personer som saknar bärhjälp är det omöjligt att vistas inomhus, eftersom sittplatserna i salongen föregås av höga trösklar och trappor. Dessa personer saknar därmed tillgång till värme och toalett under resans gång. Det finns inte heller någon avsedd plats under tak på däck. Rullstolsburna och personer med rörelsehinder och som är djurallergiker har också svårt att nå den allergifria zonen i källaren, eftersom utrymmet endast nås genom en trappa.



”Personalen är guld värd som hjälper till så mycket dem kan, men fordonen är helt enkelt inte gjorda för dem som har rörelsesvårigheter.”

Andra synpunkter som kommit fram är att de långa köerna på kajerna under sommaren upplevs särskilt jobbiga för äldre och/eller personer med funktionshinder. Här önskas fler bänkar att sitta och vila på och även hjälpmedel som trappstegar och ramper för ombordstigning på färjan. Trycket på platsbokning på färjan gör att de flesta boende på ön måste ha två bilar, en på fastlandet och en på ön, vilket skapar mycket omlastning och tung packning. Ett förslag som lyfts fram handlar om att erbjuda dragvagnar i anslutning till väntrummen som kan användas av resenärer med mycket packning. För resenärer med begränsad rörlighet kanske någon dedikerad person från färjepersonalen kan hjälpa till.

Även väntrummen upplevs som viktiga inslag för resande, framför allt under de kalla årstiderna. Idag finns ingen toalett i väntrummet på Holmön, men under sommarmånaderna finns utedass att tillgå. Här kan resandet göras mer bekvämt genom att utrusta väntrummet med toalett och skötbord.

Parkeringen i Norrfjärden är idag underdimensionerad under sommaren när besökarantalet är som mest på Holmön, framför allt under större arrangemang som Visfestivalen. Det här upplevs besvärligt av både boende och besökare, som inte kan garanteras parkeringsplatser och som måste köa länge för chansen att ta med bilen på färjan.

Dialog och kommunikation

En annan viktig aspekt när det kommer till tillgänglighet och trygghet i Holmötrafiken, är tydlighet och transparens kring den information som färjerederiet kommunicerar ut till resande.

Idag upplever många boende på Holmön att informationen brister, exempelvis via den SMS-tjänst som upplyser om trafikförändringar. Otydlig information i SMS-tjänsten och/eller app leder till att många ringer till färjepersonalen för förtydliganden. Ibland upplevs också informationen komma för sent för att den ska göra någon nytta, exempelvis när turer ställts in och ordinarie trafik sedan börjar gå igen.

”Det skulle behövas mer välfungerande och tydlig kommunikation kring trafikstörningar etcetera. I SMS-tjänsten är det ibland kaos och man förstår inte alls vad som gäller, man måste ringa och fråga.”

Många efterfrågar en generell förbättrad och kontinuerlig information om ändringar i tidtabellen via både SMS och app. Ett förbättringsförslag handlar om att i SMS-tjänsten kunna avisera när någon påkallat en kallelsetur. Det önskas också tydligare information när det sker incidenter, när färjorna är på service och när de väntas åter. När ersättningstrafiken sätts in är det också viktigt att informera tydligare om vilken trafik som gäller, så att resenärerna ges bättre förutsättningar att förbereda sig/planera inför resan.

”Vintertid råder det även ofta förvirring kring vilket transportsätt som gäller samt när avgångarna är – det blir svårt att planera för många äldre.”

Som tidigare nämnt är det många resande, såväl privatpersoner som företagare, som önskar ett mer tillgängligt och digitalt bokningssystem för fordonstransporter. Många menar också att Capella tas på varv för tidigt på säsongen när behovet av transporter fortfarande är stort.

I samtal med boende och verksamma på Holmön blir det också tydligt att förtroendet gentemot färjerederiet och Trafikverket generellt sett är mycket lågt idag. Det här kan ses som ett resultat av en lång och utdragen process för många av frågorna kopplat till Holmötrafiken, men också att beslut kring trafiken har fattats utan tydliga samråd och dialoger med berörda. Ur det perspektivet är det viktigt att en långsiktig och stabil dialog upprättas mellan berörda myndigheter och boende och verksamma på Holmön.

Trivsel

I enkätsvaren framkommer en del synpunkter som handlar om trivseln på färjan. Ett återkommande önskemål handlar om möjligheten att erbjuda kaffe eller vatten till resenärerna. Vatten kan vara särskilt viktigt under sommarmånaderna när det är varmt, eller för den som blir sjösjuk. En annan synpunkt handlar om luftkonditioneringen på färjan, som vissa upplever som bristfällig. Även städningen på färjan är något som flera tycker kan bli bättre, som att torka borden och rengöra sätena oftare.

Ett förslag som lyfts fram är möjligheten att visa upp Holmön genom foto och film på färjorna. Här skulle tv-skärmen som finns på Capella kunna användas för att ge information om olika arrangemang som händer på ön, vad besökare kan göra och vilka verksamheter som finns.

”(...) Kanske kunde visa fina foton samt info på tv:n, reklam för ön och de som driver verksamhet här ute.”

”Bättre luftkonditionering är ett måste. Folk har svimmat! Jag är en av dessa – svimmade två gånger på samma resa.”

Stora Fjäderägg.

Analys och slutsats: transportbehov idag och imorgon

Stabila och säkra kommunikationer till och från Holmön året runt är en nyckelfråga för Holmöns utveckling i alla aspekter, såväl befolkningsutveckling, ökad bebyggelse, näringslivsutveckling, utveckling av offentlig service och samhällsviktig infrastruktur. Kommunikationerna är således den enskilt viktigaste faktorn för att Umeå kommuns övergripande mål för Holmön ska uppfyllas. Det vill säga att:

- *det ska vara möjligt att bo, arbeta och bedriva verksamheter på Holmön*
- *daglig arbetspendling till/från fastlandet ska vara möjligt*
- *Holmöns unika natur- och kulturmiljöer ska tillvaratas, utvecklas och marknadsföras för besöks-, rekreations- och turiständamål.*

Holmön ska, liksom Umeås landsbygd i stort, *vara en attraktiv plats för boende, näringsliv, föreningar och besökare, där hållbar tillväxt, god livskvalitet och samverkan är i fokus.*

Holmön är idag en attraktiv plats för många, såväl boende som besökare, men tillväxten är inte hållbar eftersom befolkningen minskat över tid. Ett flertal barnfamiljer har över åren flyttat till fastlandet, eftersom otillräckliga förbindelser gör det svårt att kombinera ett familjeliv med ett boende på Holmön. Andra har flyttat eftersom det är svårt att få till en fungerande arbetspendling. Det här påverkar inte bara demografin och den sociala tillvaron på ön negativt, det utarmar också den lokala ekonomin och underlaget för samhällsviktig service.

Livskvaliteten för boende på ön påverkas negativt av den osäkerhet som råder i nuvarande trafik. De flesta på Holmön bär idag en ständig oro om kommunikationerna ska gå som tänkt, om vardagspusslet ska gå att få ihop, om arbetet eller studierna kommer drabbas eller om man kommer bli fysiskt avskild från sitt hem, sina vänner och familj i längre perioder.

Osäkerheten i rådande trafik gör också att Holmön inte kan nå sin fulla potential som en stark och självklar destination i Umeå och Västerbotten.

Umeå kommuns allmänna bedömning är således att nuvarande förbindelser till och från Holmön utgör den enskilt största begränsningen i ett utvecklings- och framtids-scenario för Holmön i likhet med målbeskrivningarna.

Det finns positiva trender att ta vara på när det kommer till Holmöns utveckling: ett flertal unga personer har flyttat till Holmön de senaste åren, det lokala näringslivet på ön har haft en positiv utveckling över tid, Holmön som destination har utvecklats och det finns ett ökat allmänintresse att bo och vistas på landsbygd i vår del av landet. Med mer pålitliga

och behovsanpassade förbindelser finns goda förutsättningar för fler att bo och verka på ön. Redan idag finns stor potential bland deltids- och fritidsboende med intresse att bosätta sig permanent på ön. Umeå kommuns delmål om att Holmön ska ha 100 fastboende året om inom en snar framtid är således ett fullt realistiskt mål - med kommunikationer som tillåter det.

Rimlig och nödvändig servicenivå

Tillförlitlig dagspendling året runt

För att dagspendling till/från Holmön ska fungera måste kraven på en fungerande färjetrafik sättas högre än idag. Färjans driftsäkerhet måste förbättras, framför allt under vinterhalvåret då driftstörningar och väderkänslighet leder till många inställda färjeturer. De is- och väderdirektiv som idag styr färjetrafiken har skapat en situation där boende på ön lever i en konstant osäkerhet om turer ska komma att ställas in. Vardagsplaneringen bygger på dagliga analyser baserat på väderprognoser och färjepersonalens tolkningar av dessa.

I dialoger och i enkätsvar blir det tydligt att tillförlitligheten i Holmötrafiken, det vill säga att kunna lita på att trafiken går som tänkt, är av mest grundläggande betydelse för hur trafiken uppfattas av och fungerar för boende och verksamma på Holmön. Trots att Capella inneburit avsevärt större gods-kapacitet framhåller många att den tidigare färjan Helena Elisabeth fungerade bättre, eftersom den var mer pålitlig. Tillförlitligheten är avgörande för att kunna pendla till arbete och skola, planera sin vardag, sina resor, sina verksamheter och varuleveranser. Utan tillförlitlighet finns ingen långsiktighet, vare sig det gäller persontransporter eller godstrafik.

Färjetrafiken behöver också en mer behovsanpassad tidtabell, där det idag finns många konkreta förbättringsförslag att hämta från boende och verksamma på Holmön. Genom justeringar av nuvarande tidtabell och med tillägg av dagsturer kan både vardagen för boende underlättas och besöksnäringen på ön stärkas. En annan aspekt handlar om att få bättre ordning på och anpassning till anslutningstrafiken som ska serva de personer som åker med färjan.

Ersättningstrafik i form av helikopter kan inte ses som en rimlig eller långsiktig transportlösning, eftersom direktiven som styr helikoptertransporterna omöjliggör gods och kräver en inställelsetid på fem vardagar. I praktiken innebär det att Holmön kan isoleras i mer än en vecka i sträck. Helikoptern är även känslig för snöväder och kör inte i mörker. Svävaren kräver i sin tur en is-tjocklek på minst 20 centimeter och är känslig för isvallar och ojämnheter.

Under dessa omständigheter fungerar inte ersättnings-
trafiken för ett pendlare arbetsliv, säkrad skolgång eller
ett långsiktigt företagande. Ersättningstrafiken, som den
ser ut idag, bör inte ses som annat än nödtrafik.

Vad gäller tillgänglighetsaspekten så kan varken ersättnings-
trafiken eller färjorna, som de är utformade idag, ses som
tillfredställande. Det bör därför göras en genomlysning av
nuvarande trafik för att identifiera hinder och förbättrings-
åtgärder ur ett tillgänglighetsperspektiv.

Godstrafiken

Kommunikationerna kan förbättras på flera sätt för att
underlätta och möjliggöra för verksamheter på Holmön.
Det största grundläggande kravet handlar om att säkra gods-
transporter året runt, även under vintertid när isen lagt sig.
I detta måste frågan om kajernas utformning och anpassning
till färjetrafiken också genomlysas, eftersom hamnar och
infrastruktur är en förutsättning för en tillförlitlig färjetrafik.

Andra delar handlar om att möjliggöra fler bokningsbara
platser på färjan, att införa ett flexiblere och digitalt bok-
ningssystem för att underlätta effektivisering av transporter,
samt att ta ett helhetsgrepp kring införandet av separata
kösystem för person- och godstransporter på kajerna. Det
behövs även tydligt uttalade rutiner för godshantering och
logistiklösningar, vilka bör tas fram i samråd med berörda.

Dialog och samråd i utformningen av trafiken

När det kommer till förändringar i Holmötrafiken är dialogen
med verksamheter och boende på ön en grundläggande för-
utsättning för att skapa långsiktigt hållbara och fungerande
transporter. Det är dessa som nyttjar trafiken året runt och
som är beroende av transporterna i sin vardag.

Umeå kommun anser det oacceptabelt att Trafikverket
egenhändigt tagit beslut som påverkat Holmötrafiken så
mycket som införandet av helikopterns inställelsetid, utan
att först samråda med berörda parter eller genomföra en
konsekvensanalys. Det försvagar robustheten i trafiken och
skapar misstro gentemot ansvariga myndigheter. 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.

Samhällsviktiga aktörers röster och behov bör ges särskild
vikt i utformningen av trafiken. Holmöns lanthandel är en
viktig servicegivare som skapar förutsättningar för ett fort-
satt heltidsboende på Holmön. Det är av yttersta vikt att bu-
tiken blir sedd som den samhällsviktiga aktör den är i frågor
kopplat till Holmötrafiken. Att inte kunna säkra livsmedels-
transporter till butiken året runt är direkt otillräckligt. Här
har Trafikverket, tillsammans med berörda myndigheter som
Umeå kommun, Länsstyrelsen och Region Västerbotten,
möjlighet att planera trafiklösningar som gynnar, snarare än
missgynnar, samhällsviktiga aktörer och verksamheter som
butiken. Endast på det sättet når vi den önskade utvecklingen
för Holmön.

Sist men inte minst, vill Umeå kommun understryka att
antalet folkbokförda på Holmön inte borde användas som
ett argument för att undvika satsningar och förbättringar
i Holmötrafiken. Både befolkningens mängden och befolk-
ningsstrukturen kan snarare ses som ett resultat av att
kommunikationerna till och från Holmön under lång tid inte
levt upp till den mest grundläggande standard som behövs
för att ön ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt. Både
enkätsvar och dialoger visar att det bor långt fler än den
folkbokförda befolkningen på Holmön regelbundet året om,
i form av deltidsboende och fritidsboende. Dessa gruppers
behov är viktiga att beakta när Holmötrafiken planeras,
eftersom det finns en stor potential i att möjliggöra för flera
av dessa att bosätta sig permanent på ön.

Den här rapporten ska ses som ett viktigt kunskapsunderlag
som visar hur behoven och verkligheten ser ut för Holmö-
trafiken idag, samt vilka målbilder Umeå kommun har för
Holmön. Det mest primära som Umeå kommun vill ta fasta
på, likt intentionen i regeringsbeslutet från 2007, är att
Holmötrafiken ska möjliggöra utveckling, av såväl dags-
pendling, företagande och turism.

En förutsättning för att Holmön ska ha en positiv utveckling,
både idag och i framtiden, är långsiktiga och hållbara för-
bindelser året runt. Detta måste säkerställas på ett bättre
sätt än idag.





Referenser

Demografen, befolkningsutveckling Umeå kommun.

Enkätundersökning: *Hur upplever du Holmötrafiken?* Hösten 2022.

Holmömodellen: Förstudie kring servicelösningar för skärgård och landsbygd, 2020.

Umeås livskraftiga landsbygd – utvecklar och skapar framtidstro. Kunskapsrapport om Umeås landsbygd, 2022.

Fördjupade samtal/dialoger har hållits med representanter från följande målgrupper/organisationer/verksamheter:

- Holmöns besöksnäringssgrupp
- Holmöns brandvårn
- Holmöns lanthandel
- Holmöns kommunikationsgrupp (Holmöns Utvecklingsforum)
- Holmöns Snickeri
- Novas Inn
- Rans Sameby
- Svevia, samt underentreprenör
- Sävar-Holmö församling
- Vakin, samt underentreprenörer till Allmiljö
- Visit Umeå
- Umeå Fritid
- Öppen dialog med boende och verksamma på Holmön: två fysiska träffar på Holmöns Prästgård den 17 november och 10 december 2022, inklusive en särskild dialog med gruppen äldre på Holmön.

Bilagor

Bilaga 1: *Hur upplever du Holmötrafiken?* Statistik från enkätundersökning

Bilaga 2: *Hur upplever du Holmötrafiken?* Fritextsvar från enkätundersökning

Bilaga 3: Inkommen skrivelse, Thorbjörn Lindberg



Om rapporten

Den här rapporten består av en sammanfattning av Umeå kommuns målsättningar för Holmöns utveckling, och en behovsanalys av förbindelserna till och från Holmön. Rapporten ska fungera som ett underlag till Länsstyrelsen Västerbotten och Trafikverket i deras regeringsuppdrag att utvärdera hur förbindelserna till och från Holmön fungerat hittills och om de bör ändras för att ske på ett hållbart och effektivt sätt. Utvärderingen kommer att vara färdig senast 31 maj 2023.