

Behovsinventering för lätta transporter med fokus på Holmön



Författare	Lizette Strandberg, Linn Alexandersson, Jennie Bergvall Kalén
Ändringshistorik	
Granskare	Fredrik Lindwall, Jessica Giandomenico

Bussgods

**UMEÅ
KOMMUN**



INAB
INFRASTRUKTUR I UMEÅ AB

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Bakgrund	2
Bussgods i Norr AB	3
Logistik - lätta transporter	4
Bussgods lätta transporter i Västerbotten	4
Bussgods fyllnadsgrad.....	4
Hur många leveranser med vägfordon skulle kunna ersättas med drönarleveranser?	6
Användningsområden för drönartransporter	6
Finns det kunder som skulle önska drönartjänst?	7
Holmön som testpilot	8
Dagens godstransporter till Holmön.....	10
Transportbehov idag.....	12
Verksamheternas behov av leveranser	13
Drömscenario & framtidens möjligheter.....	14
Testkörning av drönartransporter	15

Sammanfattning

Projektet 3F **Fossilfri leverans av gods i glesbygd** verkar, förbereder och undanröjer hinder för att ett drönarbaserat transportsystem ska introduceras med Bussgods i Norr AB som bas och kommersiell operatör. Denna rapport utreder behovet av snabba och lätta transporter i Västerbottens lands- och glesbygd med utgångspunkt från Bussgods logistiska nätverk, kundbas och förutsättningar. Utöver detta utser denna rapport att jämföra nuläget med en möjlig framtida drönartransporttjänst. En ö längs Umeås kust, Holmön, utreds för behovet av lätta transporter då det tidvis finns stora utmaningar gällande transporter från och till ön.

Bakgrund

Projektet 3F **Fossilfri leverans av gods i glesbygd** verkar, förbereder och undanröjer hinder för att ett drönarbaserat transportsystem ska introduceras med Bussgods i Norr AB som bas och kommersiell operatör.

Bussgods i Norr AB

Bussgods i Norr AB ägs av regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland med respektive kommuner samt respektive trafikmyndigheter. Bussgods uppdrag är att bidra till samhällsnytta inom ägarnas geografiska område. både för privatpersoner och företag. Godset transporteras enligt kollektivtrafiken linjetrafik – vilket innebär att både gods och privatpersoner transporteras samtidigt. Utöver att bidra till samhällsnyttan skall även Bussgods verka som ett komplement för andra transportbolag.

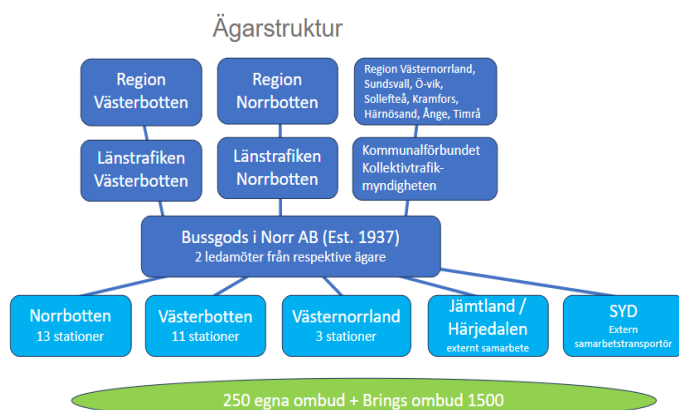


Bild 1 Bussgods ägarstruktur

Idag har Bussgods 23 stationer som drivs i egen regi samt 7 stationer som drivs med hjälp av entreprenörer. Antalet anställda är 81 personer och 11 personer på entreprenad. I Jämtland/Härjedalen har Bussgods en egen station där en entreprenör sköter om den dagliga driften. Transporter söder om Sundsvall sker genom ett samarbete med Bring Parcel.

Året runt, alla dagar om året, transporterar Bussgods prover från vårdcentraler i Norr-och Västerbotten till sjukhusen för analys. Andra vanliga transporter är reservdelar, däck, förbrukningsvaror och livsmedel. Bussgods erbjuder även privatpersoner att bland annat kunna skicka däck, pall, cyklar och skidor. Under året 2023 transporterade Bussgods i Norr cirka 2 800 000 kollin och hade en omsättning på cirka 135 miljoner kronor.



Bild 2 Godsbuss som tar både passagerare och gods

Logistik - lätta transporter

Lätta transporter är gods som paketeras i låda eller kartong som med enkelhet kan lyftas av personer. När det gäller lätta godstransporter till privatpersoner är det till största del mindre paket beställda via en e-handelsbutik. I städer erbjuds boende ofta hemleverans som ett billigt tillval för dessa små paket. Denna service saknas dock på mindre orter samt i lands-och glesbygd. Paketerna transporteras i stället till närmaste paketombud. Bor man långt från en bensinstation eller butik får man räkna med att köra flera mil enkelväg för att hämta sina paket. Boende i dessa områden är till stor del beroende av bil, ibland flertal per hushåll, för att få ihop vardagslogistiken. Från transportbolagens perspektiv finns det för lite lönsamhet för att kunna erbjuda hemleveranser, paketerna är få och det kostnaden är för hög för att en chaufför ska köra ett nästintill tomt fordon. Detta innebär att privatbilismen är det enda alternativet för att hämta paketerna hos ombud för boende på lands-och glesbygd. Denna privatbilism orsakar fortsatta utsläpp från fossildrivna fordon.

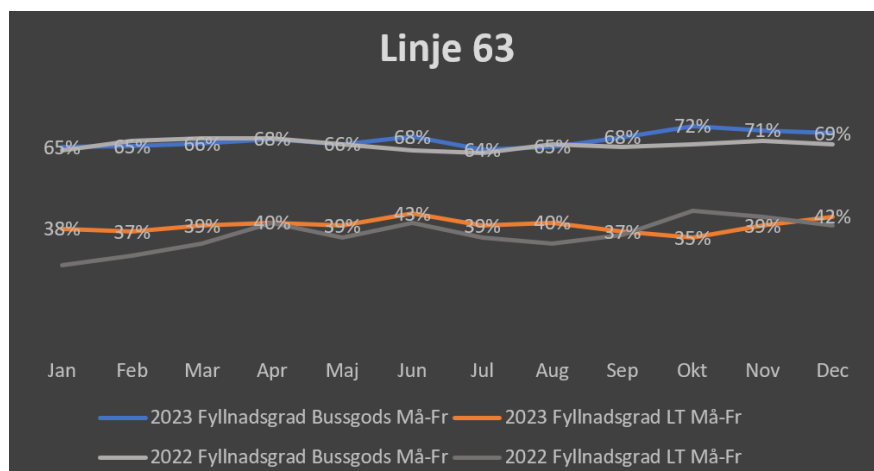
Bussgods lätta transporter i Västerbotten

Under 2023 transporterade Bussgods 119 358 lätta paket med en vikt mellan 0–15 kg i Västerbotten. Av dessa nästan 120 000 kollin var 76 293 av paketerna i den lättaste kiloklassen 0–5 kg. Majoriteten av dessa lätta kollin har mottagare i städerna Umeå och Skellefteå. När man bortser från Umeå och Skellefteå blir det 75 696 paket som transporterats i Västerbottens lands-och glesbygd.

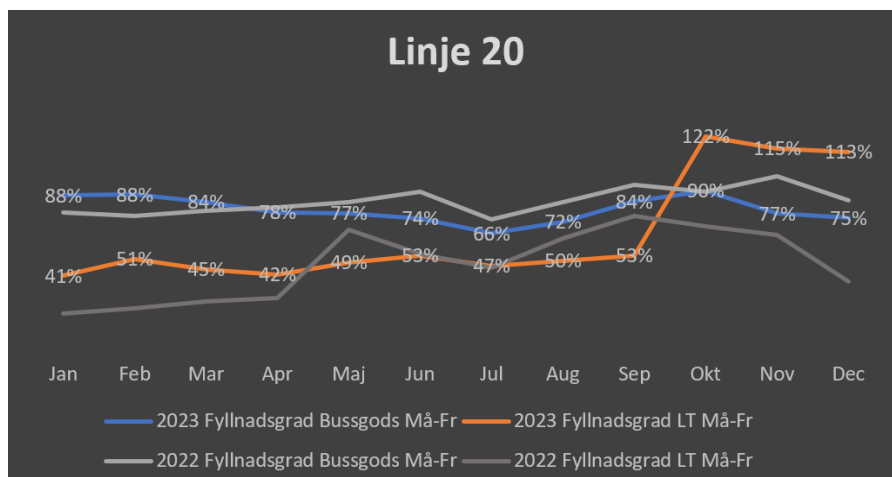
Bussgods fyllnadsgrad

Det som skiljer Bussgods från andra transportbolag är att Bussgods godstransporter går enligt kollektivtrafikens linjesträckning och avgångstider. Det innebär att både resenärer och gods transporteras samtidigt och att godset transporteras på resenärernas villkor. Bussarna har flera avgångar per dag vilket ger ett jämt flöde av gods mellan busstationerna. Godset transporteras alltså till och från stationer flera gånger per dag under årets alla vardagar. Detta i sin tur gör att fyllnadsgraden i bussarnas godsutrymme håller ett jämt genomsnitt. Under år 2023 låg genomsnittet på fyllnadsgraden från 65% upp till 90% beroende på busslinje.

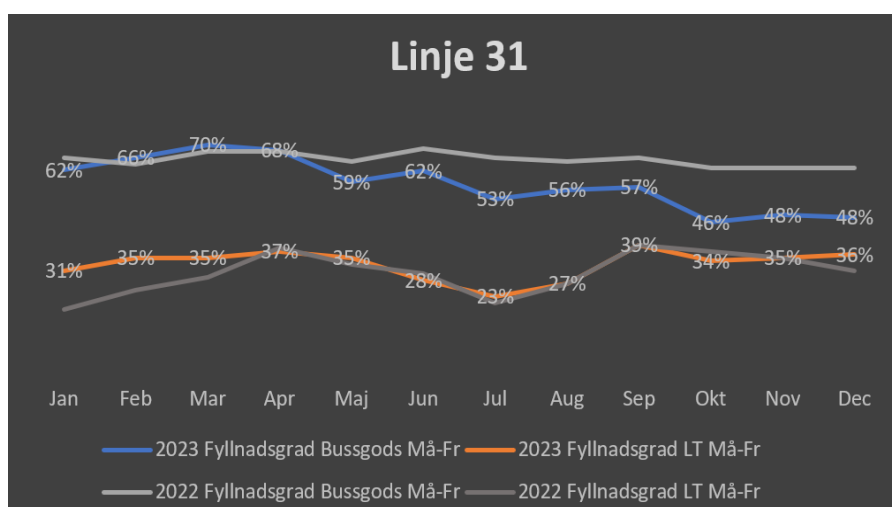
Diagrammen visar fyllnadsgraden av Bussgods gods samt mängden av resenärer som reser kollektivt med Länstrafiken i Västerbottens linjetrafik.



Linje 63 Umeå – Åsele – Dorotea, 2023.



Linje 20 Umeå – Skellefteå – Piteå – Luleå – Haparanda, 2023.



Linje 31 Umeå – Lycksele – Storuman – Hemavan, 2023.

Hur många leveranser med vägfordon skulle kunna ersättas med drönarleveranser?

I Västerbotten transporterade Bussgods 119 355 lätta paket under 2023. Av dessa så var 43 659 av paketen till Umeå och Skellefteå vilket innebär att 75 696 paket levererades till andra tätorter, samhällen och byar runt om i Västerbotten. Genom att sortera ut postnummer som ligger i en tätort eller stad finner vi att 20 012 paket under 2023 hade kunnat transporterats till mottagare med hjälp av en drönare. Dessa 20 012 paket motsvarar 26,6% av de 75 696 paket som transporterades till lands-och glesbygd.

Användningsområden för drönartransporter

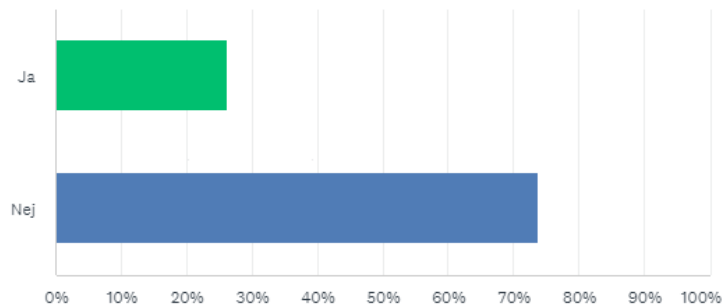
Då lands-och glesbygd saknar samma nivå av samhällsservice som städer erbjuder blir boende i dessa områden beroende av en egen bil för att kunna ta sig till jobb, skjutsa barn till förskola/skola samt för att få vardagslogistiken att fungera. Kollektivtrafiken är bristfällig eller saknas helt, vilket i första hand drabbar unga och äldre som inte har tillgång till egen bil. En stor del av befolkningen kan då inte delta på aktiviteter såsom lagsporter och det blir svårare att träffa vänner och bekanta. Hemleveranser för paket till privatpersoner erbjuds ofta inte vilket gör att boende då måste köra bil till närmaste paketombud. Detta kostar både tid och pengar samt resulterar i fortsatta utsläpp. En drönartransporttjänst för hemleveranser till privatpersoner i lands-och glesbygd är en början på att förbättra samhälls-servicen för boende i dessa områden. Drönaren skulle kunna förse boende med exempelvis medicin, mat, kläder och reservdelar. Vårdrelaterade transporter skulle bland annat medföra att äldre kan bo kvar i hemmet längre.

Utöver hemleveranser till privatpersoner skulle en drönartransporttjänst kunna vara behjälplig inom vården, exempelvis transporter av akut karaktär såsom utrustning eller prover som ska analyseras. Det kan även handla om livsviktiga mediciner som vården då kan transportera till äldre eller mycket sjuka som är boende utanför tätorter och städer. En drönare skulle även kunna ta med sig en akutväska till olycksplatser i områden som är svårtillgängliga som skog och fjäll. En drönare skulle även kunna övervaka och rapportera om exempelvis översvämmade områden eller skogsbränder. Ännu ett use-case för en drönartransporttjänst är att kunna transportera reservdelar till skogsmaskiner som står stilla i skog och mark. Denna tjänst skulle även fungera för lantbruksmaskiner som behöver reservdelar.

Finns det kunder som skulle önska drönartjänst?

Bussgods i Norr gjorde under hösten 2024 en Nöjd-kundundersökning. I undersökningen fick kunderna frågan om de skulle vara intresserade av en drönartransporttjänst om Bussgods kunde erbjuda en sådan. Resultatet blev att 26,6% av kunderna som svarade på enkäten är intresserade att skicka gods med drönare. Det innebär att var fjärde kund i Bussgods kundbas är en potentiell ny kund för en drönartransporttjänst.

Svarade: 187 Hoppade över: 0



SVARSVAL	SVAR
Ja	26,20 % 49
Nej	73,80 % 138
Totalt antal svarande: 187	

Bild 3 Fråga angående drönare från Bussgods nöjd-kundundersökning

Om kunderna svarade Ja på frågan fick de en följdfråga angående vilket sorts gods de vanligtvis skickar med Bussgods. Bussgods har många kunder inom reservdelsbranschen vilket speglar sig i kundundersökningens resultat. Majoriteten av intresserade kunder skickar reservdelar, verktyg och andra små paket.

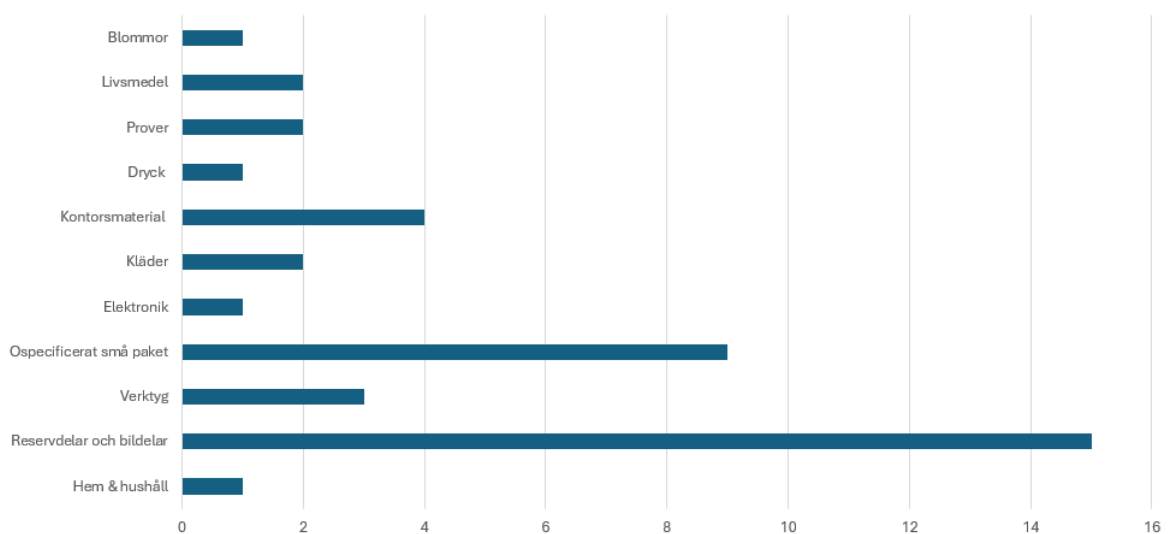


Bild 4 Fråga angående vilket gods kunder vill skicka från Bussgods nöjd-kundundersökning

Holmön som testpilot

Holmön är en av de största öarna i ögruppen Holmöarna som ligger en mil ut i havet i Kvarken. Stora delar av ögruppen ingår i ett av Sveriges största marina naturreservat och nästan hela Holmöskärgården utgör riksintresse för det rörliga friluftslivet.

Holmön tillhör Umeå kommun, men i ungefär 50 år och fram till 1974 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 som internationellt. Engagemanget bland öns föreningar och företagare syns i de många evenemang och projekt som bedrivs i syfte att utveckla ön.

Service

På ön finns en livsmedelsbutik, Holmöns lanthandel, som har öppet året runt. Butiken fungerar som öns servicenav och erbjuder både ombudstjänster, en biblioteksfilial och en mindre kafé-del. Butiken utgör också ett så kallat lantbrevbärarombud. På ön finns ingen tillgång till drivmedel, detta får var och en frakta från fastlandet.

Under många år bedrevs för- och grundskoleverksamhet på ön men sedan 2010 finns varken skola eller förskola kvar. Tidigare fanns här även ett äldreboende som drevs i privat regi. Barnomsorg och äldreomsorg är strategiskt viktiga frågor som engagerar öns föreningsliv. Arbete pågår tillsammans med kommunen för att hitta långsiktiga lösningar för omsorgsbehoven.



Bild 5 Holmöns båtmuseum. Foto: Nathalie Hjalmarsson.

Verksamheter

De senaste 10 åren har Holmön haft en positiv företagsutveckling och idag finns cirka 50 företag på ön. 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. Förutom Holmöns lanthandel kan här nämnas Holmöns båtmuseum, ögruppens fyra vandrarhem och restaurangen Novas Inn.

Transporter

Stora delar av året nås Holmön med en 45 minuters färjetur över öppet hav. Trafikverket är den myndighet som ansvarar för året runt-trafiken. Huvudfärjan Capella tar cirka 150 passagerare och tre bilplatser, varav en bilplats är bokningsbar. När Capella är på varv eller av andra anledningar tagits ur drift, ersätts hon med den tidigare färjan Helena-Elisabeth som tar 59 passagerare och en bilplats.

Sedan 2018 får varken Capella eller Helena-Elisabeth bryta is, vilket gör att Holmöbor och andra vistande hänvisas till ersättningstrafik när isen lagt sig. Ersättningstrafiken består av sväware och helikopter. När isen tillåter så stakas en skoterled upp vintertid, vilket av boende och verksamma ses som en viktig livlina för att säkra godstransporter. Detta eftersom varken sväware eller helikopter enligt gällande direktiv får ta lättare gods.



Bild 6 Norrfjärden och färjan Capella

Att ersättningstrafiken inte möjliggör gods, i kombination med att den är både snö- och mörkerkänslig, gör att trafiken inte lever upp till transportbehoven som finns på ön. En annan grundläggande problematik är direktivet som säger att helikopter inte får sättas in förrän efter fem vardagars stillestånd i trafiken. Inställelsetiden omöjliggör all slags planerad pendling och urholkar öns vistelseunderlag under vintertid, vilket drabbar både verksamheter och boende på ön hårt.

De senaste åren har vintertrafiken, såväl person- som godstrafik, haft stora problem och inställda turer gör att boende i värsta fall får utstå perioder av isolering upp till 7–9 dagar i sträck. Som ett exempel kan nämnas att under perioden 1 januari – 8 april 2024 var hela 53% av dagarna påverkade av inställda turer, motsvarande 52 dagar med helt eller delvis inställd trafik. Det här påverkar öbornas möjligheter att dagspendla för arbete, skola och vård. Det påverkar också öns näringsliv negativt med osäkra och uteblivna godstransporter.

Dagens godstransporter till Holmön

Idag förs ingen officiell statistik kring hur mycket gods som transporteras till ön. Trafikverket för dock statistik om antalet personer och fordon som reser med färjan.

Behovet av godstransporter varierar något mellan öns företag, både vad gäller volymer och frekvens. Vissa företag behöver varutransporter året runt medan andra främst har behov under sommarhalvåret. Exempel på verksamheter som har behov av godstransporter året runt är öns butik, öns snickeri, öns vandrarhem samt leverantörer som hanterar sopor och avfall. Det rör sig om flera leveranser i veckan.

Post och paket

Som tidigare nämnt utgör Holmöns lanthandel ett så kallat lantbrevbärarymbud, vilket i Holmöns fall innebär att posten levereras från fastlandet med färjan för att därefter lämnas till butiken som delar ut breven i postfack inne i butiken. Boende på ön får därför inte posten levererad hemma hos sig i enskilda brevlådor.

Butiken tar idag emot och hanterar post fem dagar i veckan. Delar av postgången upplevs dock osäker, både från butiken och boende. Idag skickas breven till Norrfjärden (hamnen på fastlandet), därefter tar färjepersonalen med sig posten på färjan i en blå låda. Sedan fördelas breven i mottagarens postfack som finns på butiken. Detta gäller dock bara brev som inte är så kallade ”rekommenderade brev” som kräver en underskrift. Brev som kräver en underskrift hamnar i stället på ICA i Sävar. Dock händer det då och då att färjepersonalen glömmer att ta med breven på färjan, vilket gör att boende på Holmön ibland inte får sin post i tid.

Butiken har tidigare visat intresse av att bli ett traditionellt postombud för att kunna hantera paketen, men enligt Postnord är detta inte aktuellt då det bor för få personer på Holmön och att det därför inte skulle bära sig kostnadsmässigt. Detta innebär att ibland levereras privatkunders paket till Postnords Företagscenter på Teg, ibland till ICA Sävar och i vissa fall levereras paketen ut till Holmön. Däremot tenderar paket som beställs av företagskunder att alltid levereras direkt ut till Holmön.

Anmärkningsvärt är att entreprenören som hämtar företagskundernas paket även hämtar privatkundernas paket, men privatkundernas paket lämnas inte i färjeläget i Norrfjärden utan åker vidare till ICA i Sävar. Det har sin förklaring i att de som bor på Holmön har ett postnummer som tillhör Postnords företagscenter på Teg, som då också blir öns ombud. ICA

Sävar är också ett ombud och ligger närmare, därför hade det varit logiskt att ICA Sävar skulle vara öns ombud i stället. Detta är dock enligt PostNord själva en omständlig process och därför har ingen förändring gjorts. Däremot kan alla på Holmön som beställer ett paket välja att hämta ut sitt paket via ICA Sävar, vilket också framgår i aviseringen som kunderna får.

Butiken säljer även apoteksvaror och utgör ombud för Systembolaget, vars leveranser skickas med vanliga posten. Systembolagets leveranser kommer cirka två dagar i veckan. Utöver detta finns sällanköpsleverantörer som skickar varor via både Bussgods och Schenker.

Under 2024 kommer Holmöns lanthandel att installera en så kallad hybridlösning, vilket innebär att butiken kommer kunna hålla öppet under obemannade tider. Idag håller butiken öppet varje dag året om, dock begränsat och anpassat efter färjeturerna. Genom en hybridlösning blir butiken mer tillgänglig för boende och besökare, men det kan också påverka hanteringen av post och paket. Idag skickas nämligen posten från Holmön med färjan på kvällsturen. Det innebär att butikspersonal behöver vara på plats för att leverera posten till färjan. Men hela vitsen med att kunna ha obemannade öppettider är att också kunna dra ner på personalkostnaderna, vilket hade varit gynnsamt för Holmöns lanthandel då de har väldigt få kunder i butiken på kvällen. Om butiken övergår till att ha obemannat öppet under kvällstid finns alltså ingen personal på plats som kan leverera breven till färjan, alternativt så kan de inte dra ner på personaltiden så mycket som de önskar. Här har butiken lite egna idéer på hur detta skulle kunna lösas, exempelvis via någon typ av postbox i Byviken som personalen kan lämna posten i när de slutar för dagen och som sedan töms av färjepersonalen.



Bild 7 Holmöns lanthandel. Foto: Nathalie Hjalmarsson.

Bussgods flöden till Holmön idag

Försändelser där mottagarens postnummer är på ön Holmön fraktas idag till närmaste ombud, vilket för Holmö-borna blir Ica Sävar på fastlandet, cirka 1 mil utanför Umeås stadskärna. Ica Sävar fungerar som in- och utlämningsombud för Bussgods försändelser. Bussgods Umeå transporterar paket till ombudet i Sävar dagligen med ett fordon som har en transportrutt mellan Umeå och Robertsfors. Detta innebär att Holmö-borna först måste ta färjan över till fastlandet, sedan bilen till Sävar och tillbaka för att sedan åka med färjan över till Holmön igen.

Transportbehov idag

Dagens trafiklösning svarar inte på de transportbehov som finns bland de som bor och verkar på Holmön. Framför allt drabbas permanent- och deltidsboende, eftersom trafiken inte möjliggör en fungerande dagspendling året runt, vare sig det handlar om arbete, skola eller vardagsärenden. Det gör att endast en väldigt smal målgrupp har möjlighet att bo på Holmön året runt idag: de som har sitt arbete på ön, de som kan arbeta eller studera på distans och de som inte längre jobbar.

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.

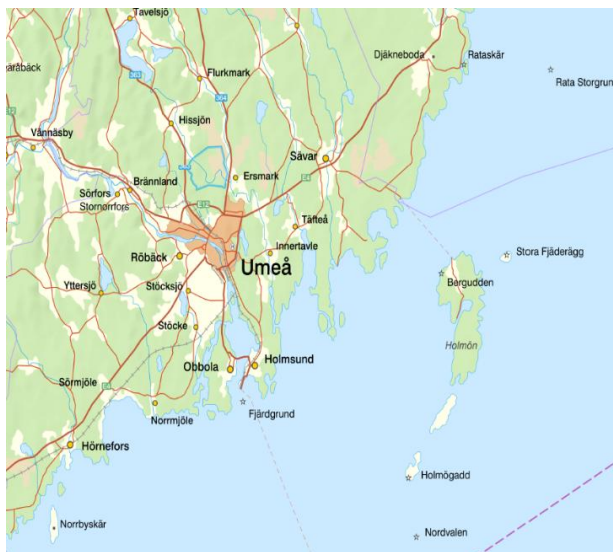


Bild 8 Kartbild Umeå & Holmön

I en enkätundersökning som Umeå kommun genomförde med boende och verksamma på Holmön år 2023, uppgav hela 55 procent av de svarande som var heltidsboende att de inte kände sig trygga när de reste med färjorna som trafikerar Holmöleden. 57 procent av deltidsboende svarade samma sak. Inom gruppen fritidsboende var motsvarande siffra 30 procent. Att fritidsboende som boendegrupp upplevde större trygghet i trafiken än hel- och deltidsboende, skulle kunna förklaras av att många fritidsboende reser som mest med färjorna under sommarhalvåret när kommunikationerna är som stabilast.

När det kommer till ersättningstrafiken, det vill säga helikopter och svävare, var betyget bland svarande heltidsboende ännu sämre: hela 62 procent uppgav att de inte kände sig trygga när de reste med ersättningstrafiken. Bland deltidsboende var siffran 51 procent, bland fritidsboende 43 procent.

Ett viktigt resultat från enkätundersökningen var att en överväldigande majoritet bland de svarande, oavsett boendegrupper, uppgav att de både skulle pendla mer och vistas mer på Holmön om förbindelserna var mer tillförlitliga (heltidsboende 64,5%, deltidsboende 93,5%, fritidsboende 84,3%). Flertalet deltids- och fritidsboende uppgav också att de skulle bo på ön 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.

Verksamheternas behov av leveranser

Generellt kan sägas att alla företagare på Holmön drabbas av den osäkerhet som råder i trafiken, framför allt under vintersäsongen. Det gör det svårt att planera, jobba långsiktigt och utveckla sina verksamheter.

Holmöns lanthandel är en av verksamheterna som är beroende av godstransporter året runt och som drabbas hårt av nuvarande vintertrafik. Uteblivna varuleveranser under vinterhalvåret, i kombination med ett minskad kundunderlag när fritidsboende och besökande inte vågar sig ut till ön på grund av risken för inställda turer, skapar en svår situation. Uteblivna leveranser innebär också att post- och ombudsleveranser inte når fram till ön, vilket drabbar de boende. 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.

Vissa företag på Holmön upplever också att färjans godsvolym 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 färjan.



Bild 9 Restaurang Novas

En annan utmaning är det höga trycket på färjans platsbokning under sommartid, vilket gör att exempelvis Holmöns lanthandel ibland upplever problem att säkerställa en obruten kylkedja. Den osäkerhet som finns i trafiken har skapat en situation kring platsbokningen där fler tider bokas upp än vad som behövs, som ett sätt att säkra leveranser och transporter om/när färjeturer blir inställda. Det blir alltså ett slags "back up"-system som pressar bokningssystemet än 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 gör det svårt att få överblick hur bokningarna ser ut över året. Företag på Holmön ser därför ett behov av att ges förtur till platsbokningen på färjan. Exempelvis skulle morgonturerna under sommarmånaderna kunna vigas åt entreprenörer på ön, för att minska trycket och skapa mer stabilitet i godstransporterna.

En annan verksamhet som drabbas av bristerna i trafiken är Ran Sameby, som har vinterbetesmarker i Umeå kommun och periodvis bedrivs vinterbete på Holmön. Tidigare kunde renarna fraktas direkt över isen, men med de senaste vintrarnas milda isar har det inte

varit möjligt. 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. Det blir därför svårt att planera arbetet på ett bra sätt, eftersom det kräver mycket logistik att frakta renarna och osäkerheterna spelar in både när det handlar om att få över renarna till ön och när renarna ska hämtas igen till våren.

Drömscenario & framtidens möjligheter

Stabila och säkra kommunikationer till och från Holmön året runt är den enskilt viktigaste faktorn för att Holmön ska utvecklas både vad gäller befolkning, bebyggelse, näringsliv, offentlig service och samhällsviktig infrastruktur. Genom tillförlitliga transporter som möjliggör en dagspendling året runt kan exempelvis fler barnfamiljer bosätta sig på ön, vilket skapar viktigt underlag för offentlig service. Genom en långsiktig och hållbar transportlösning kan livskvalitén för boende på ön öka, fler företag kan utveckla sina verksamheter och Holmön kan nå sin fulla potential som en stark och självklar destination i Umeå och Västerbotten.

I dagsläget, och med rådande trafiksituation, är det av största vikt att transportmöjligheterna under vintertid förbättras. Bristerna i trafiken påverkar inte bara demografin och den sociala tillvaron på ön negativt, den utarmar också den lokala ekonomin och underlaget för samhällsviktig service.

Transportfrågan är således en nyckelfråga vad gäller Holmöns möjligheter att utvecklas som ett skärgårdssamhälle året runt. På så sätt utgör Holmön en utmärkt pilot för att testa nya sätt att säkra leveranser av gods, livsmedel, medicin, post och liknande, eftersom behovet idag är stort och därmed även potentialen att skapa samhällsnytta där den verkligen behövs. Ingen annan ort i norra Sverige motsvarar Holmön vad gäller avstånd till fastlandet, befolkningsunderlag och geografiskt läge.



Bild 10 Byviken på Holmön. Foto: Nathalie Hjalmarsson

Framtidens möjligheter

Transportsituationen på Holmön är i nuläget inte optimal för vare sig boende eller verksamheter på ön. Osäkra transportmedel och bestämmelser försvårar transporter av varor och förnödenheter. Precis som övriga transportbolag skickar Bussgods inte paket till Holmön, utan dessa paket landar på närmaste ombud på fastlandet. Men med en framtida drömartransporttjänst skulle transportsituationen på ön förbättras väsentligt. Gods upp till 15kg kan då transporteras från fastlandet till Holmön och här finns även goda möjligheter att nyttja returtransporten för gods som ska skickas från ön. Drönaren skulle kunna förse boende på ön med förnödenheter när färjan och svävaren inte kan brukas. Men även som ett komplement till de transportalternativ som idag brukas. Detta skulle i sin tur ge en ökad samhällsservice till boende på Holmön.

Här finns en möjlighet för Bussgods att erbjuda en drönartransporttjänst som övriga transportbolag då kan förvärva för att få sina paket levererade med drönare till Holmön. Då Bussgods i Norr har som uppdrag att agera som ett komplement och inte en konkurrent mot transportbolag så ligger detta i linje enligt Bussgods uppdrag. Med transportbolag som exempelvis PostNord eller DHL som kunder skulle möjligheterna att beställa varor och förnödenheter öka markant för boende och verksamheter på ön. Här kan då e-handelsbutiker som är kund hos transportbolagen erbjuda leveranser till köpare. Detta öppnar upp för en framtida uppskalning av drönartransport-tjänster. Om drönaren utgår från Dåva utanför Umeå kan man nå andra orter i lands- och glesbygd med samma drönare. Vidare kan ett utvecklat nätverk av laddstationer runt om i Västerbotten främja fossilfria drönartransporter i länet.

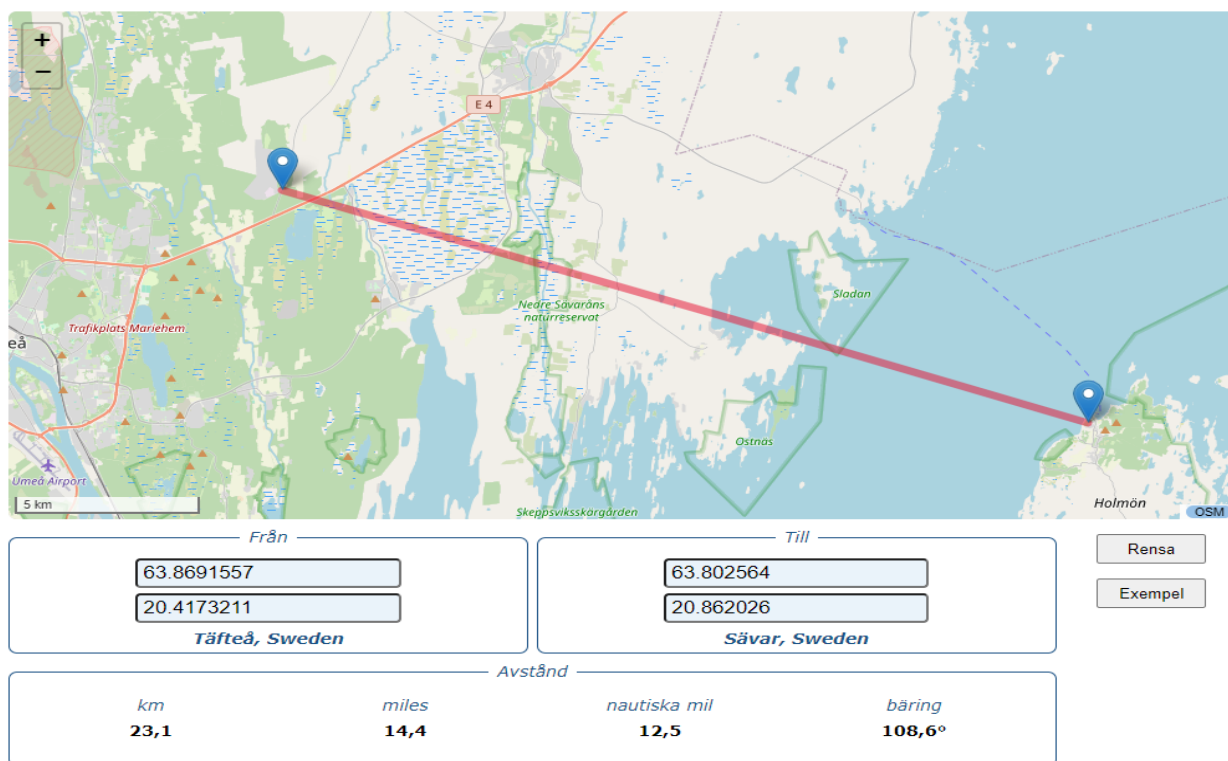
Ur ett vårdperspektiv kan drönarna vara behjälpliga vid transport av medicin och utrustning till boende. Här finns även möjligheten att nyttja drönarens returtransport med att skicka prover som ska analyseras på Norrlands Universitetssjukhus. Med ökade transportmöjligheter till Holmön kan boende och verksamheter få ökad trygghet och säkerhet kring leveranser.

Testkörning av drönartransporter

Under första halvåret av 2025 planeras det att genomföras testtransporter med drönare från Dåva utanför Umeå till Holmön. Planen är att Bussgods transporterar paket till Dåva där drönarföretaget Katla Aero finns till hand och kommer genomföra drönartransporter till Holmön. Drönartransporten ska utgå från Umeå Eco Industrial Park, även kallad Dåva, som ligger cirka 1 mil från Umeås stadskärna. Området är 600 hektar och visionen är att detta område ska fungera som ett cirkulärt nav där företagens utveckling går hand i hand med innovation, forskning och utbildning. Detta område ska fungera som ett klimatneutralt industriområde där som ska främja hållbart företagande. Nyligen färdigställt på området finns även en järnvägsterminal som i framtiden kommer kopplas ihop med färdigställandet av Norrbottenbanan. Detta innebär att området kommer kunna erbjuda verksamheter klimatsmarta transporter till och från de företag som är verksamma på området. Bussgods Umeå kan enkelt transportera paket till Eco Industrial Park dagligen då en av Bussgods bilar har körväg förbi området. I och med den korta sträckan från centrala Umeå innebär att drönaren kan föras med gods snabbt och smidigt. Enligt hemsidan www.rl.se är det 23,2 km fågelvägen mellan Eco Industrial Park och Holmön. Med en snitthastighet på 150 km/h tar det 12 min för en leverans. Detta innebär ungefär 17 transporter skulle kunna utföras under en vanlig arbetsdag, eller 51 per dygn.

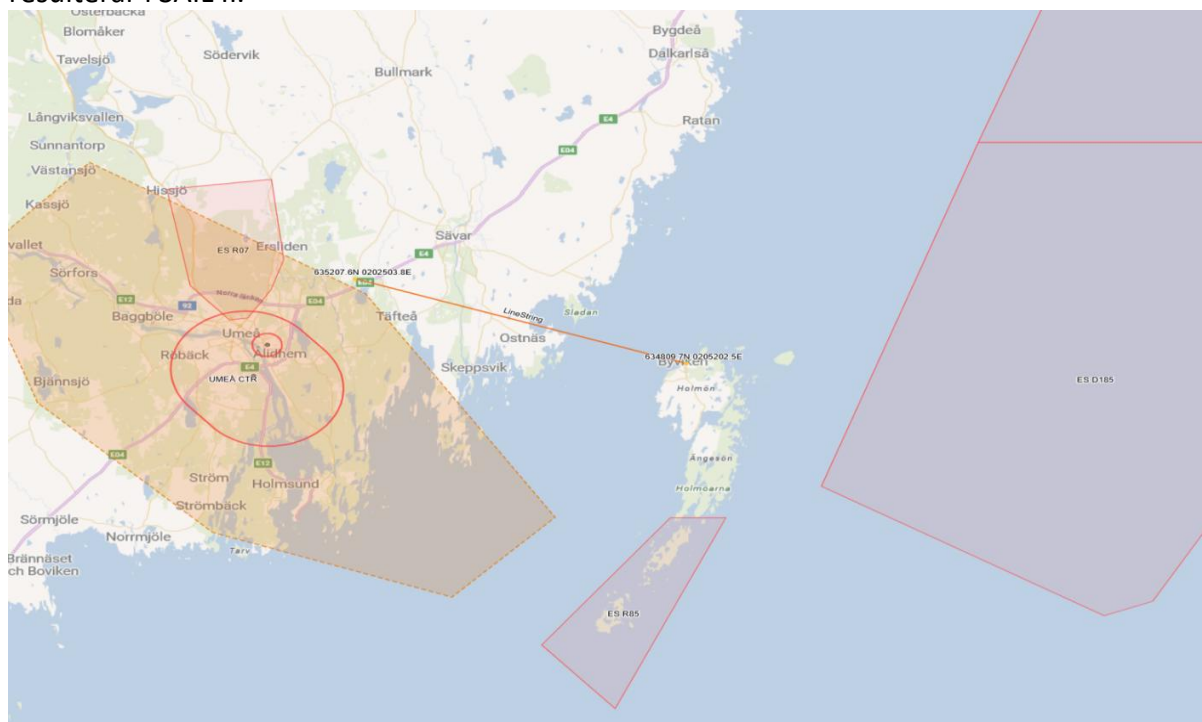


Bilderna visar drönarfotografier på Eco Industrial Park, till vänster tågterminalen.



Bilden visar urklipp från <https://rl.se/avstand> gällande avståndet från Dåva till Holmön. (Okt 2024)

På denna sträcka är närheten till kontrollzonen den största utmaningen, men den bör vara hanterbar. Luftrisken är relativt enkel att hantera eftersom flygsträckan i sin helhet är utanför kontrollerad luft eller R-områden. Markytan under karaktäriseras av hav, skog, ängs- och jordbruksmark med enstaka hus. Flygningen sker 110 meter över marken och följer därmed höjdprofilen nedan. Ett D-område för segregering och glesbefolkad överflugen terräng resulterar i SAIL II.



Flygväg Dåva - Holmön



Höjdprofil, förutom segmentet över hav

Intilliggande områden

Ur markriskhänseende är dessa Holmön, med en befolkningstäthet på gränsen mellan glesbefolkat och tätbefolkat, samt Umeå centralort 4 km bort som är tätbefolkat.

Ur luftrumshänseende är Umeå kontrollzon 0,7 km från färdvägen som närmast, vid startpunkten.