

PROTOKOLL 1

Fört vid Rådgivande mötet för Föglötunnelns MKB

Tid	6.4.2009	
Plats	Landskapsregeringen	
Närvarande	Bengt Dahlén	Landskapsregeringen
	Ian Bergström	Landskapsregeringen
	Jakob Kjellman	WSP
	Mikko Uljas	Talentek
	Peter Anton	WSP
	Tomas Urvas	Lumparlands kommun
	Jörgen Eriksson	Miljöbyrån
	Tomas Urvas	Hammarland
	Thomas Mattson	Mariehamns stad / Räddningsverket
	Viveka Löndahl	Ålands Landskapregering
	Mikael Stjärnfelt	Ålands miljö- och hälsoskyddsmyndighet
	Mikael Smeds	Leblings kommun
	Ethel Sundblom	Föglö kommun
	Hans-Kristian Skaag	Föglö kommun
	Otto Hojar	Föglö kommun
	Brage Wilhelms	Lumparlands kommun

1 Mötets öppnande

Bengt Dahlén öppnade mötet kl 13.

2 Presentation av mötesorganisationen

Bengt Dahlén, Landskapsregeringen

Jakob Kjellman, ordförande MKB utredare

Peter Anton, WSP sekreterare

Mikko Uljas, Talentek Ab

Tunnelplan, Eivind Gröv, SINTEF byggforsk (ei närvarande)

3 MKB:n samt projektets bakgrund

Jakob presenterade projektets bakgrund och syfte.

Syftet med tunneln är att få ner på driftskostnaderna på skärgårdstrafiken samt att underlätta åtkomsten mellan Föglö och fasta Åland.

Grundkraven på en MKB beskrivs i LL 2006:82. Betydande miljö- och andra konsekvenser är de som vi kommer att poängtera i MKB:n. 0 alternativet är att vi upprätthåller det som finns. En sammanställning av det som sagts och kommit upp under MKB-processen skall finnas med i rapporten.

A) 0+ -alternativ

- Förnyad färja, samma vägar och rutter

B) Väg alternativ + tunnel med variationer.

- Alternativa tunnelöppningar, alternativa väglinjedragningar,
- Endast för fordonstrafik, lätta trafiken skall skötas på något sätt, frågan öppen
- På Bråttö skall vägen vara planerad för 70 km/h

Jakob presenterade de olika inre alternativen samt deras preliminära betänkta miljöpåverkan.

Projektet behöver ett ca 4 hektars förvaransområde för ca 600.000 m³ kross. 10 % av detta kan uppskattningsvis användas i själva projektet ifall en kross införskaffas. En kross förorsakar en del damm och buller.

De största påverkningarna är:

- samhällsstruktur (Ekonomisk, sociala, emotionella),
- trafikmängder (buller, skakningar, olyckor, CO₂),
- miljö och natur (ekologi, vattentillgångar, naturresurser).
- Vad innebär krossets överloppsmängd för resten av landskapets krosstillverkning?
- Tunneln har ett vattenutsläpp på 330 l/min/km

Projektets tidsplan:

- Avgränsningssammanträden i Maj
- Förslag till MKB i oktober 2009
- linjeföring samt vägplansförslag i november 2009
- MKB november 2009

4 Kommentarer

Nedan följer myndigheternas kommentarer på vad vi skall utreda i MKB:n, denna dialog kan fortgå ända till avgränsningssammanträde.

Eriksson: närmaste Natura 2000 område är ca 300 m ifrån projekteringsområde, utredning ifall projektet har inverkan på området. I MKB:n skall det framkomma projektet inverkan på området. Rådgorligt att en Natura 2000 evaluering utförs.

Föglö är sista stället för apollofjärilen. En utredningen, på den sträckningen som väljs, om var på projekteringsområdet det finns gynnsamma biotoper för apollofjärilen bör utföras. På Föglö är inga omfattande naturinventeringar utförda. Därför bör en översiktlig inventering av fågellivet av den sträckningen som väljs utföras, närmast häckande fåglar.

Inventeringar längs 0 alternativet krävs inte.

Hojar: Färjornas svall tas i beaktande för samhällsstrukturen. Mindre svall.

Räddningsverket: i vilken beaktning tas olycksrisken i beaktande i detta projekt? Det utförs en olycksutredning, i samråd med tex. räddningsverket på Åland, som ett separat projekt. I MKB:n kommer detta projekts resultat att presenteras.

Kulturvården; fornlämningsinventeringar bör göras på Lemlands sida längs alla alternativ. På Föglö berörs närmast byarna av 0+ alternativet, en bedömning av den samhälleliga inverkan som alternativet har på dessa samhällen bör ingå.

Eriksson: Lemlands sida är intressantare vad innebär naturintresset. Dessutom är de sträckningar som går igenom våtmarker svåra att acceptera från naturvårdens sida. En kartering gällande hänsynkrävande växter, grod/kräldjur samt fåglar bör utföras på Lemland längs linjedragningarna.

Urvas: Bör samhällseffekterna för den sydöstra skärgården som projektet har på lång sikt utredas? ÅSUB gör en utredning på vilken samhällseffekt projektet har.

Projektet medför en trafikomläggning för hela landskapet. Hur berör det tex. lumparland? Trafikflödet blir väl bort från lumparland så det har en inverkan på även dessa kommuner. ÅSUBs utredning kanske tar ställning till detta? Kommunerna yrkar dock på att detta skall tas i beaktande i MKB:n som ett anslutande projekt. Vi bedömer omläggningen av skärgådstrafiken.

Lemland: Hur kommer det växande trafikflödet att styras på lemland och hur inverkar projektet på den totala trafikmängden? Finns det teorier på hur trafikflöde kommer att fördelas? Närmast är det en fråga ur trafiksäkerhetssynpunkt. I MKB:n presenteras hur man beräknar att trafikflödena kommer att fördelas på Lemland. Trafikfrågan är viktig för kommunen.

Var går avgränsningen av MKB:n? Det bestämdes på mötet att startpunkten är vid Lemlands centrum och slutpunkten i Degerby (Föglövägen).

Stjärnfelt: inverkan på vattenmiljön bör utredas och försäkra sig om att allt är i samråd med vattenlagen, även en beskrivning av det punktutsläpp som tunneln medför bör ingå, samt en beskrivning av massornas placering och konsekvenserna av dessa och en beskrivning av vad det är som lagras och hur landskapsbilden förändras pga. dessa.

Museibyran kräver inventering av botten ifall något görs på botten.

Hojar: Varför inte dra en ny vägledning på Lemlands sida? Dahlen; vi vill inte ha tre parallella vägar.

Det går en gräns av röd och grå granit utanför Föglö. När Degerby färjfäste byggdes så hittades makadam mellan skikten. Det bör tas i beaktande ifall detta kan medföra problem. Borde ett mera nordligt alternativ tas med i bedömingen. Dahlén: Lagtinget har beslutat att södra alternativet skall utredas.

Är att gå via Rödsjär ett alternativ för att undvika den eventuella klyftan mellan bergarterna? Med en bro till Rödsjär och sedan en tunnel. Dahlen: ett djup har hittats vid denna dragning, därför är det inte ett alternativ. Frågan skall diskuteras med Dahlén för att se ifall det är ett alternativ som skall tas i beaktande eller är det tekniskt förkastat.

Man torde intervjua företagare för att få deras synpunkt.

Får man vara med kontinuerligt i skrivandet. (styrgrupper tex. med regelbundna möten?)

Idén får understöd av kommunerna, en styrgrupp kan vara bra att upprätta.

Under diskussionen framkom även att den lätta trafiken i tunneln kunde skötas med tex. buss samt att reservtrafik för tex, avstängningar bör finnas. Dessutom skall man bibehålla beredskap för avbrott.

Museibyran yrkar på en utredning av boendemiljön längs gamla landsvägen. Nu har de fördel för att bo vid vägen men hur inverkar en ny snabb väg, vilket alternativ skulle de som bor vid vägen veta ha? Detta kan utredas endera med en enkätundersökning eller riktad intervju-frågan. En enkätfrågan kan delas ut vid avgränsningssammanträdet?

Det beslöts att ordna två avgränsningssammanträden i maj. Ett på Lemland och ett på Föglö.

Det föreslogs att man skickar ett informationsblad till invånarna, enligt kommundningens utdelning. Inbjudan till mötena kan även skötas enligt detta förfarande.

5 Mötets avslutande

Jakob Kjellman avslutade mötet kl 15.40.

Vid protokollet

Peter Anton