

INFORMATION OM PROJEKTET VÄSTRA FÖGLÖ

Informationsblad nr. 1



Figur 1 - Visualisering av den planerade bron sett från Hässlö fjärden. Illustration av Christoffer Lundberg, WSP.

KORT OM PROJEKTET

Projektet västra Föglö är en del av Kortruttsprojektet. En förstudie utfördes under åren 2012–2013 och som en komplettering till denna gjordes en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) år 2014–2016. Projektets påverkan på vatten-, natur-, kulturmiljö, fornlämningar och samhälle studerades för de olika alternativa lösningarna.

År 2017 tog landskapsregeringen beslut om att gå vidare med projektet genom att inleda den fortsatta planeringen för projektet med vägplaneprocessen.

För projektet västra Föglö innebär detta ett nytt färjfäste på Mellanholm, norra Gripö och en bro över Spettarhålet med 18 meters seglingsfri höjd samt en ny väg från färjfestet till Föglövägen strax norr om Degerby. I projektet tas också hänsyn till möjligheten för en ny kommunal väganslutning till norra Degerby i området kring nuvarande Hullviksvägen.

VAD HAR HÄNT?

Ett startmöte hölls den 16 augusti 2017 med beställaren (Ålands landskapsregering) och samtliga konsulter som ingår i projekteringsgruppen. Där presenterades bl.a. projektet och dess förutsättningar, processplan, tidplan och policy. Dessutom gjorde gruppen ett fältbesök.

Sedan dess har projektet västra Föglö fortlöpt och tre projekteringsmöten har hållits. Projektet beräknas hålla tidplanen.

GEOTEKNISKA UNDERSÖKNINGAR MM.

Inför MKB:n karterades havsbotten och strandlinjer i Spettarhålet och runt Gripö och Degerö med ett multibeam-ekolod i två olika frekvenser. Detta har gett en god kännedom om både topografin på havsbotten och de underliggande sedimenten ner till 10 meters djup.

I program- och systemskedet har kompletterande sediment- och bottenkartläggningar utförts för att erhålla en detaljerad uppmätning av land- och vattenområden. Metoden som har använts är reflektionsekolodning med tryckluftskanon. Dessa kartläggningar har sedan resulterat i en terrängmodell.

I systemskedet har även de geotekniska fältundersökningarna i vatten färdigställt. Syftet med dessa har bland annat varit att undersöka grunden för att fastställa hållfasthetsegenskaper i jorden och berget, bestämma gränsen mellan jord och berg, upptäcka förekomster av sprickor och sprickzoner i berg som underlag inför den fortsatta projekteringen.

De metoder som har använts är jord-bergsondering, viktsondering, kolvprovtagning samt ving-

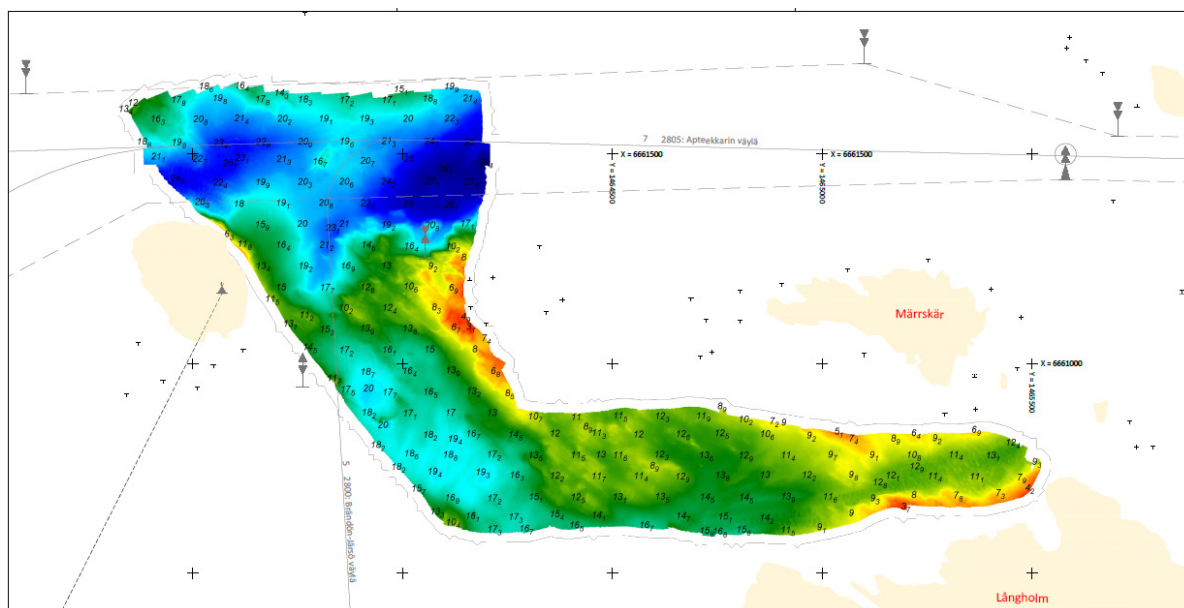
försök. Undersökningarna har utförts vid de planerade brostöden och i området för den planerade hamnen.

I programskedet har en berggeolog varit på plats och karterat området. Vid en geologisk kartering undersöks vilka bergarter som finns i området samt lokaliseras större bergskroppar och förkastningar.

En sammanfattning av resultatet från de geotekniska undersökningarna har sammanställts i en geologisk text till programhandlingen. Där beskrivs terräng, berg- och jordarter på platsen. Hela resultatet kommer att presenteras i en markundersökningsrapport som kommer att läggas ut på hemsidan i början av december.

Resultatet fungerar som ett underlag för val av broformning och grundläggningsmetod samt bestämmer den exakta placeringen av bro och hamn.

Ytterligare provtagningar kan komma att göras i ett senare skede.



Figur 2 – Så här ser en undersökningskarta, djupkarta, mellan Furuholm och Långholm ut.



Figur 3 - Visualisering av den planerade bron sett från Degerby redan (bild ovan) och den planerade hamnen på Mellanholm, norra Gripö (bild nedan). Illustration av Christoffer Lundberg, WSP.

BRO OCH HAMN

Bergförhållandena är generellt goda med låg förekomst av större sprickor i läge för de planerade byggnadsverken (bro och hamn). I Spettarhålet finns dock en zon med stor spricktäthet och därför kommer bron mellanstöd att placeras med hänsyn till detta.

Vattenområdena i Spettarhålet samt runt Gripö har inventerats i samband med MKB:n. De mest värdefulla vattenmiljöerna har hittats mellan Degeräng och Finngrunden mot Degerby redan samt i Furuholmsbukten och i Hamnasvika. Sunden mellan Spettarholmen och Alkläppen är också viktiga vattenmiljöer i området.

Hamnens placering har valts för att minimera dess negativa påverkan på vatten- och naturmiljöer. Hänsyn har tagits till de naturvärden på land och i vatten som finns i området. Bl.a. har läget anpassats efter en skyddsvärd strandäng. Just nu detaljstuderas hamnplanen.

Brons placering mellan Gripö och Degerö, norr om Alkläppen och Spettarholmen, har valts för att undvika påverkan på de naturvärden som finns på öarna och för att minimera risken för att förändra vattenflödena i sunden i områdena.

Utredningarna kommer att kompletteras med en vattenflödesanalys i januari för att ta reda på hur en ny bro kommer att påverka vattenflödet och vattenmiljön i närområdet.

Bro- och hamnkonsulten har tagit fram förslag till plan- och sektionsritningar över hamnen på Mellanholm och bron över Spettarhålet för granskning till programhandlingen.

Förslag till kulör på bron har tagits fram. Det är en ljusblå kulör som har valts, för att bron ska smälta in i miljön.

VÄG

En utökad korridorsplan som innefattar tänkta bergtäkter och etableringsytor mm. har tagits fram (se bild nedan). Denna har legat till grund för genomförda inventeringar men ska även ligga till grund för framtagande av material till vägplan. Projektet är nu inne i ett vägplaneskede där material och ritningar till vägplan ska tas fram.



Figur 4 - Korridorsplan

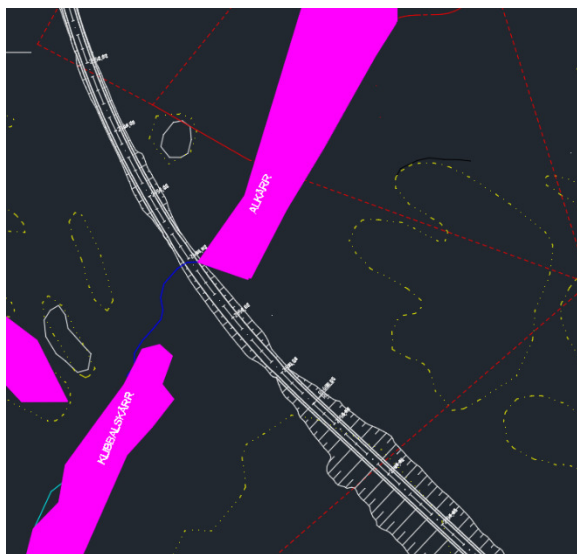
Miljöbyrån, Fiskeribyran och Kulturbedriften har lämnat sina första utlåtanden avseende vägplanekorridoren. Som ett underlag till det fortsatta arbetet har Miljöbyrån varit ute i fält och mätt in skyddsvärda biotoper och fridlysta växter på land.

Därtill har Kulturbedriften gjort en arkeologisk utredning på Spettarholmen, Gripö och Degerö, en detaljkartering av fornlämningar i det aktuella området har utförts.

Det har även genomförts en dykning för att kunna positionera ett fredat fartygsvrak. Det kunde dock inte hittas och finns troligtvis utanför söksområdet. Fartygsvraket utgör därmed inget hinder för projektets framskridande.

En fortsatt dialog med Miljöbyrån, Fiskeribyran och Kulturbedriften kommer att hållas under projekteringen. Med hänsyn till utförda natur- och kulturinventeringar har vägens placering reviderats och två förslag togs fram till markägarmötet den 27 november 2017.

Beslut om delgivning av vägplanen är planerat till januari 2018 och beslut om fastställelse är planerat under våren 2018.

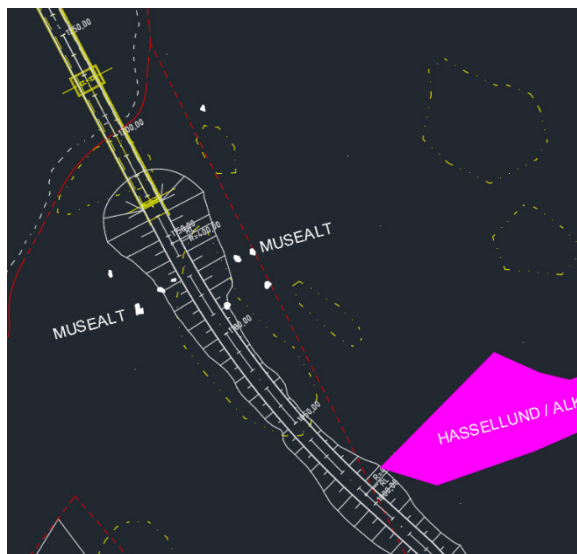


Figur 5 – Vägsträckning på Gripö mellan klibbalskärr och alkärr.

I det fortsatta arbetet används den information som framkommit från de utförda natur- och kulturinventeringarna för att i första hand bevara och undvika områden med fornlämningar, kultur- och naturmiljövärden samt där detta inte är möjligt hitta lösningar för att minska påverkan på dessa.

Ett sådant exempel är vägförslaget på Gripö som har placerats för att bland annat undvika klibbalskärr samt påverka alkärr i minsta mån (se figur 5). Det finns tekniker som kan användas för att förhindra torrläggning av kärren, till exempel kan lerskärmar anläggas. En lera kan absorbera mycket vatten men när mättnad har uppnåtts släpper leran inte genom någon mer vätska, vilket gör att den blir "ogenomtränglig" för vatten. Lerskärmar fungerar då som en barriär och förhindrar att kärret dräneras.

I projektet finns i huvudsak ett område där det uppstår konflikter med fornlämningsobjekt. Området ligger i närheten av läget för landfästet till bron över Spettarhålet på Degerö (se figur 6).



Figur 6 – Landfäste till bro över Spettarhålet på Degerö.

Där har bland annat så kallade ryssugnar hittats. En ryssugn är en kallmurad stenugn för utomhusbruk som enligt traditionen i huvudsak ska ha varit till för brödbak och tillverkats av besättningarna vid den ryska galärflottan och skärgårdsflottan under den första halvan av 1700-talet.

Bron är placerad på den plats med de mest gynnsamma grundläggningsförhållandena, vilket ger de mest kostnadseffektiva tekniska lösningarna. Att skydda dessa fornlämningar är tekniskt och ekonomiskt oskäligt i förhållande till deras betydelse och därför kommer en anhållan om rubbning att lämnas in för de enskilda fornlämningsobjekt som ligger i väglinjens sträckning.

Innan ett objekt rubbas utförs en arkeologisk undersökning där föremål tas tillvara och alla spår av mänsklig verksamhet dokumenteras genom beskrivning, kartering och fotografering. Därefter skriver arkeologen en rapport som bevaras.

ÖVRIGT

Ett förslag på utförande av färjfasten och laddningsanläggning till elhybridfärjan har tagits fram. Det är Finlands mest miljövänliga färja, Finferries Elektra, som har stått som förebild.

Eftersom projekten västra Föglö och östra Föglö möjliggör för trafikförändringar, har Transportbyrån nu inlett arbetet med en trafikplan för södra skärgården.

Detta arbete innebär bl.a. att bokningssystem, bokningsregler, turlistor och servicenivå analyseras och ett förslag till framtida kollektivtrafik tas fram.

Med hjälp av det CAD-underlag som finns i projektet har en VR-modell skapats. Detta för att kunna visualisera projektet i den befintliga miljön. Utifrån VR-modellen håller en video över väglinjen nu på att framställas.



Figur 7 – Finferries laddningsanläggning och elhybridfärjan Elektra.

VAD KOMMER ATT HÄNDA?

- En workshop med projekteringsgruppen är planerad till i mitten av januari, där temat är riskanalys.
- Vattenflödesmodelleringar ska tas fram.
- En video över väglinjen håller på att framställas.
- Samråd kommer att föras med Föglö kommun, Fiskeribyrån, Miljöbyrån och Kulturbyrån.
- Investeringskalkyler kommer att följas upp och justeras utifrån den nya information (t.ex. från natur- och kulturinventeringar, provtagningar och inmätningar) som tillkommit.