

DP2 - Intressenter

Dnr: 2021/5964

Datum: 23.12.2021

PB 1060, AX-22111 Mariehamn

registrator@regeringen.ax

+358 18 25 000

www.regeringen.ax

Innehållsförteckning

1. Introduktion.....	2
1.1. Bakgrund	2
1.2. Syfte, mål och frågeställningar	2
1.3. Avgränsningar och antaganden.....	2
1.4. Metodik.....	2
2. Analys.....	3
2.1. Föglö	4
2.1.1 Sammanställning av mötet med kommunen.....	4
2.1.1.1 Konsekvenser för samhället	4
2.1.1.2 Konsekvenser för ekonomiska verksamheter.....	4
2.1.1.3 Tunnelsträckningen södra mot norra alternativet.....	4
2.1.1.4 Övriga synpunkter på projektet.....	5
2.1.2 Sammanfattning	5
2.2. Sottunga	6
2.3. Lumparland.....	7
2.3.1 Sammanställning av mötet med kommunen.....	7
2.3.1.1 Konsekvenser för samhället	7
2.3.1.2 Konsekvenser för ekonomiska verksamheter.....	7
2.3.1.3 Tunnelsträckningen södra mot norra alternativet.....	7
2.3.1.4 Övriga synpunkter på projektet.....	8
2.3.2 Sammanfattning	8
2.4. Lemland	9
2.4.1 Sammanställning av mötet med kommunen.....	9
2.4.1.1 Konsekvenser för samhället	9
2.4.1.2 Konsekvenser för ekonomiska verksamheter.....	9
2.4.1.3 Tunnelsträckningen södra mot norra alternativet.....	9
2.4.1.4 Övriga synpunkter på projektet.....	9
2.4.2 Sammanfattning	9
2.5. M.A.T-fish och Flisö fisk.....	10
2.6. Nordic Trout Ab.....	11

1. Introduktion

Ett flertal kommuner är mer eller mindre direkt påverkade av en fast förbindelse till Föglö. Beroende på var och hur tunneln byggs kan det påverka både ekonomiska och sociala aspekter för kommunerna och Åland i stort. Industrier på Föglö kommer påverkas direkt vilket leder till förändringar i den tunga trafik som idag går över Föglölinjen.

1.1. Bakgrund

För att få en helhetsbild är det viktigt att förstå hur ett tunnelbygge påverkar kommunerna och andra intressenter runt bygget.

1.2. Syfte, mål och frågeställningar

Syftet med delprojektet är att få en inblick i vad berörda kommuner och övriga intressenter har för input till projektet.

- Hur kommer valet av tunneldragningen påverka ekonomiska och sociala aspekter?
- Vad får tunneln för lokal påverkan på kommunerna?
- Hur kommer den tunga trafiken påverkas med en tunnel?
- Vilka synvinklar är viktiga att ta hänsyn till i projektet?
- Vilka tunnelsträckningar är lämpliga för att minimera negativ påverkan för markägare och boende?

1.3. Avgränsningar och antaganden

I projektet görs följande antaganden:

- Intervjuerna är begränsade till de direkt påverkade kommunerna och de största industrierna på Föglö.
- Inga djupare analyser av samhällsnyttiga aspekter görs i enlighet med projektets omfattning.

1.4. Metodik

Projektet utförs genom intervjuer med inblandade kommuner och övriga intressenter. Resultatet från intervjuerna analyseras och sammanställs sedan för att identifiera de viktigaste aspekterna från alla parter.

2. Analys

Det är främst 2 kommuner som kommer påverkas av ett tunnelbygge; Föglö och Sottunga. Beroende på om det södra eller norra alternativet väljs kommer även Lumparland eller Lemland direkt påverkas. Kökar kommun kommer påverkas och har tillfrågats, men valt att intervjuas först i ett eventuellt senare skede i projektet.

De största industrierna som påverkas på Föglö är Nordic Trout, M.A.T-fish och Flisö fisk enligt intervjun med Föglö kommun.

I nedanstående kapitel presenteras materialet från de intervjuer som gjordes i projektet.

2.1. Föglö

Medverkande:

Elias Nilsson, projektingenjör ÅLR

Niklas Eriksson, Kommundirektör

Gun-Britt Gullbrandsson, Kommunfullmäktiges ordförande

Stefan Laine, Kommunstyrelsens vice ordförande

Datum: 09-09-2021

Plats: Föglö kommunhus

2.1.1 Sammanställning av mötet med kommunen

Här sammanställs kommunens synpunkter och funderingar som framkom under mötet.

2.1.1.1 Konsekvenser för samhället

Många gymnasieelever behöver idag ha övernattningslägenhet i Mariehamn då färjorna inte passar. Med en tunnel kan de istället pendla varje dag.

Det går minst en lastbil med fisk, råvaror eller annat på färjorna vilket gör att färre bilister får plats. Det blir långa köer och parkeringarna i Degerby blir fulla. En tunnel skulle göra att köerna försvinner och att alla som vill ta bilen kan göra det.

Det är många som inte har möjlighet att gå på aktiviteter på kvällarna då färjorna tillbaka går för sällan. Både vuxna och barn skulle kunna åka mer till fasta Åland vilket skulle vara en stor samhällsnytta.

2.1.1.2 Konsekvenser för ekonomiska verksamheter

Det är fiskeindustrierna som är störst på Föglö, främst Nordic Trout och M.A.T-fish/Flisö fisk. En tunnel skulle vara positiv för dessa då de i dagsläget behöver anpassa arbetstider efter färjorna.

De lokala företagen får andra möjligheter när kunderna inte behöver anpassa sig till färjan, det underlättar vid till exempel events och aktiviteter.

2.1.1.3 Tunnelsträckningen södra mot norra alternativet

Föredrar det norra alternativet då det inte blir lika stora ombyggnationer på vägnätet. Det norra alternativet gynnar också verksamheterna på Föglö mer då det går genom Degerby.

2.1.1.4 Övriga synpunkter på projektet

Företagare har tidigare visat en oro för att en tunnel kan göra att fler företag etablerar sig på Föglö och konkurrerar ut dem. Konkurrenterna har dock oftast visat sig bra och möjligheterna för de lokala företagen att utöka verksamheten ökar i och med en tunnel.

Kommunen är positivt inställda till att östra Föglö byggs. Den extra trafik som östra Föglö skulle tillföra är liten i jämförelse med övrig trafik som redan går på vägarna. Fler skulle åka kollektivt om det finns en bra förbindelse mellan östra Föglö och Mariehamn.

I framtiden kommer det behöva byggas nytt reningsverk. Det är också önskvärt att få Ålands vatten som reserv till nuvarande färskvattenförsörjning. Båda dessa kan dras genom en tunnel vilket sparar pengar för alla inblandade kommuner.

En tunnel skulle spara in på flera områden för landskapet så som mindre resande för personal vid byggen, färre övernattningsplatser, och färre helikopterresor för sjukvården.

En användaravgift för tunneln är förståeligt. Det borde dock finnas någon form av rabatt för de som är boende i skärgården och/eller för de som pendlar, till exempel ett årskort med rabatterat pris per resa.

2.1.2 Sammanfattning

- Ökade möjligheter till arbete och aktiviteter på fasta Åland.
- Bättre för de lokala företagen med ökad tillgänglighet.
- Det norra alternativet är att föredra, men hellre det södra än ingen tunnel alls.
- Infrastrukturella projekt så som avlopp och vatten är för dyra att genomföra i dagsläget, en tunnel skulle lösa dessa problem.
- En användaravgift är nödvändig men det måste finnas någon form av rabattssystem för pendlare.

2.2. Sottunga

Sottunga kommun har diskuterat frågan internt och sammanställt synpunkter som kommunstyrelsens ordförande Björn Rönnlöf skickade till projektet 23-09-2021. I sammanställningen framgår följande synpunkter:

- En tunnel skulle inte ha någon påverkan på den norra skärgården eller Sottunga. Däremot skulle Föglö ha förutsättningar att få en positivare utveckling än vad som skulle ske utan en tunnel.
- Sottunga ser inte att en tunnel skulle ha någon positiv inverkan, varken ekonomiskt eller socialt. Det finns en risk att bli av med dagens smidiga trafik till Långnäs och Kökar.
- Kontakterna till Kökar, som kommunen har ett omfattande samarbete med idag, skulle sannolikt försämrats då det troligen kommer behövas ett färjebyte i Föglö för att ta sig sträckan Sottunga-Kökar.
- Kontakterna till Föglö, som är viktiga med tanke på skola och åldringshem, skulle inte förbättras. De är goda nog som de är idag med färjeförbindelsen till Överö.
- Resandet från Sottunga går i huvudsak ut på att nå Mariehamn så fort som möjligt, och tidsmässigt så säkert som möjligt. Med en tunnel finns risken att situationen försämrats då vägen och tiden med bil jämfört med färja förlängs.
- Förbindelsen till Galtby får inte försämrats. En del sommar-Sottungabor, turister och ett visst varuflöde behöver oförändrade färjeförbindelser till Galtby, utan långa mellan- eller väntetider i någon mellanhamn.
- Trafikmässigt hamnar Sottunga i ändan av en färjelinje med de svårigheter som uppstår att resa åt flera håll.
- Långnäs är på ett rimligt avstånd från Mariehamn då det gäller busstrafik, skickning- och hämtningsärenden och taxiresor. Att dessa fungerar smidigt är viktigt för kommunen då det gäller att underlätta livet i skärgården. Hastersboda ligger långt avsides i jämförelse.

2.3. Lumparland

Medverkande:

Elias Nilsson, projektingenjör ÅLR

Mattias Jansryd, Kommundirektör

Brage Wilhelms, Kommunstyrelsen ordförande

Datum: 08-09-2021

Plats: Teams

2.3.1 Sammanställning av mötet med kommunen

Här sammanställs kommunens synpunkter och funderingar som framkom under mötet.

2.3.1.1 Konsekvenser för samhället

Boende i Svinö vill gärna ha bort färjetrafiken från Svinövägen, att gå ner med en tunnel i närheten av korsningen mellan Långnäsvägen/Svinövägen vore optimalt.

Det finns inte många som har sommarhus på Föglö i dagsläget men med en tunnel kan det komma att förändras.

Teknisk försörjning till Föglö så som avlopp och vatten skulle underlättas genom att ledningarna kan dras genom tunneln jämfört med att dras under vatten. Med tanke på framtida behov av kapacitet och miljö så behöver det ske en förändring, kommunen har dock inte råd att dra ledning till Föglö.

2.3.1.2 Konsekvenser för ekonomiska verksamheter

Det är inte många som i dagsläget pendlar från Lumparland till Föglö, det finns några som pendlar andra vägen. En tunnel skulle möjliggöra att jobba på Föglö då det är närmare än till Mariehamn, det är bara tillgängligheten som i dagsläget sätter stopp.

Det finns inte många ekonomiska verksamheter i Svinö som skulle lida av den minskade trafiken däremot finns det möjligheter för företagsverksamhet i närheten av tunnelmynningen.

Att skärgårdstrafiken inte längre skulle gå från Långnäs spelar ingen roll då kommunen inte har några större investeringar i hamnen. Då övrig verksamhet i hamnen växer vore det bara positivt om det blev hamnområde ledigt.

2.3.1.3 Tunnelsträckningen södra mot norra alternativet

Det norra alternativet är att föredra då det får störst positiva konsekvenser för kommunen. En tunnel från Lemland skulle inte förkorta restiden till Föglö och alla de samhällsekonomiska och positiva effekter som nämnts tidigare skulle förvinna.

2.3.1.4 Övriga synpunkter på projektet

Det kommunala samarbetet mellan Lumparland och Föglö skulle utvecklas. Mer arbetspendling och bättre utbud av tjänster, skolor och äldreboenden.

Allmänt positivt inställda till projektet och ser gärna att det blir av.

2.3.2 Sammanfattning

- Norra alternativet är att föredra.
- Positiva effekter för samhället i närheten av nuvarande färjetrafik.
- Ingen större negativ påverkan på nuvarande ekonomiska verksamheter.
- Möjliggör ett bättre och närmare samarbete med Föglö kommun.
- Positivt inställda till en tunnel.

2.4. Lemland

Medverkande:

Elias Nilsson, projektingenjör ÅLR

Julia Lindfors, Kommundirektör

Datum: 15-09-2021

Plats: Teams

2.4.1 Sammanställning av mötet med kommunen

Här sammanställs kommunens synpunkter och funderingar som framkom under mötet.

2.4.1.1 Konsekvenser för samhället

Om det södra alternativet väljs blir det stora konsekvenser för boende och markägare. Trafiken kommer öka betydligt och det blir stora ingrepp på kommunal mark.

Det norra alternativet får inga eller små konsekvenser.

2.4.1.2 Konsekvenser för ekonomiska verksamheter

Det finns inga direkta konsekvenser av ett tunnelbygge. Trafiken genom Lemland kommer öka något på grund av den ökade trafiken genom tunneln men vägarna är idag mer än väl dimensionerade för detta.

2.4.1.3 Tunnelsträckningen södra mot norra alternativet

Det norra alternativet är att föredra då det inte har någon negativ påverkan på kommunen eller de som bor där.

2.4.1.4 Övriga synpunkter på projektet

Projektet underlättar kommunala samarbeten vilket är bra. Vatten och avlopp kan dras genom Lumparland och till Föglö vilket kommunen ser positivt på.

Allmänt positivt inställda till projektet och ser gärna att det blir av.

2.4.2 Sammanfattning

- Norra alternativet är att föredra.
- Allmänt liten påverkan på kommunen om norra alternativet väljs, annars stor negativ påverkan.
- Positivt inställda till en tunnel.

2.5. M.A.T-fish och Flisö fisk

Medverkande:

Elias Nilsson, projektingenjör ÅLR

Marcus Eriksson, styrelseordförande M.A.T-fish och ägare Flisö fisk

Datum: 15-09-2021

Plats: Telefon

Diskussioner fördes kring hur en tunnel kunde påverka verksamheten. En tunnel skulle underlätta transporter av både personal och varor. Det skulle leda till en mer flexibel verksamhet som inte är beroende av turlistan vilket på sikt också skulle kunna öka trafiken mot dagens nivå. I dagsläget körs 4-5 långtradare per dag över Föglölinjen och även en andel på Norra linjen från Överö. M.A.T-fish och Flisö fisk ser positivt på en tunnel för deras verksamhet.

2.6. Nordic Trout Ab

Medverkande:

Elias Nilsson, projektingenjör ÅLR

Alf-Håkan Romar, verkställande direktör Nordic Trout Ab

Mats Perämää, styrelsemedlem Nordic Trout Ab

Datum: 14-10-2021

Plats: Nordic Trout Ab, Föglö

Mötet började med diskussioner kring hur Nordic Trouts verksamhet ser ut i dagsläget. Det går ungefär en långtradare med fisk och en med packmaterial fram och tillbaka per dag. Under sommarperioden går det 3-4 lastbilar med foder, och 2/3 av året ytterligare en lastbil med fisk. Ungefär 75% av resorna sker till fasta Åland och 25% till Finland. Det är redan svårt att få ihop verksamheten med den kapacitet som finns på färjorna vilket också gör det svårt att expandera.

Företaget är för en tunnel då det skulle underlätta transporter och möjliggöra expansion på ett helt annat sätt än idag. Osäkerheten med framtida logistik är en stor faktor i företagets framtid. Då verksamheten är hårt konkurrensutsatt är det dock viktigt att avgifterna för transporter är motsvarande eller lägre än idag. Många av konkurrenterna på fastlandet har inga färje- eller broavgifter vilket gör att de kan hålla ner priset jämfört med företag på till exempel Åland. Nordic Trout är beroende av en fungerande trafik dels mellan fasta Åland och Föglö, dels mellan Föglö och det finländska fastlandet.

För att få ihop verksamheten och transporter med färjetrafiken börjar de flesta dagarna mellan kl 04:00-06:00 på morgonen. Då Skarvens första tur är 07:05 från Svinö är det svårt för personal att pendla från fasta Åland. Bättre tillgänglighet skulle göra att fler från fasta Åland kan söka jobb på företaget vilket är positivt för både Föglö och Åland i stort.

Nya tillstånd för fiskodlingarna behöver sökas för företagets planerade expansion. I och med detta behöver företaget överenskomma med landskapsregeringen att eventuella nya tunnelavgifter för Nordic Trout kunde betraktas som en kompensationsåtgärd för nya tillstånd för fiskodling som möjliggör expansion. Att naturen mår bra är en förutsättning för företaget och något som Nordic Trout värnar om.

Sammanfattning

Nordic Trout är beroende av en god infrastruktur till ett konkurrenskraftigt pris. Företaget är också beroende av en välmående natur i sina planer på expansion. Nordic Trout ställer sig positiv till en tunnelsatsning eftersom en sådan satsning förbättrar verksamhetsförutsättningarna för företaget på ett hållbart sätt.