

Protokoll fört vid pleniföredragning

Infrastrukturavdelningen

Vägnätsbyrån, I3

Närvarande	Frånvarande	Justerat
KS - MP - NF - TA - MN - WV	CG	Omedelbart
Ordförande	Föredragande	Protokollförare
Lantråd	Minister	Projektchef
Katrin Sjögren	Mika Nordberg	Ian Bergström

.....
Ärende/Dnr/Exp.

.....
Beslut

Nr 14

Farled för skärgårdstrafik mellan befintlig farled 2800

Brändön-Järsö, öster om Skötskär och nytt färjfaste på

Mellanholm, Föglö kommun

ÅLR 2019/4870

Beslut

Farledsplan i bilaga 1, I319P11 för nybyggnad av farled mellan hamnområdet vid nya färjfastet på Mellanholm till befintlig farled 2800 Brändön-Järsö, öster om Skötskär, Föglö kommun fastställs enligt vattenlag (1996:61) för landskapet Åland, kap 3 8§ och 9§ med beaktande av genmäle enligt bilaga 2, I319P11.

Påpekande har inkommit från:

Alf Mattssons dödsbo

Regina Flodin, Klas-Henrik Flodin

Gustaf Widén

Föglö Kommun

Kjell Karlsson

Magnus Lundberg

Farledsplanen finns delgiven enligt förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland, 9. kap. 49§ hos Ålands landskapsregerings och Föglö kommuns webbplatser under 30 dagar från den 21.11.2019. Annonsering om delgivning av farledsplanen görs i lokaltidningarna samt på Ålands landskapsregerings och Föglö kommuns officiella elektroniska anslagstavla på respektive webbplats.

Besvär kan anföras 30 dagar från delgivningsdagen, senast 27.12.2019. Delgivningsdagen är den tredje dagen efter att meddelandet anslagits. Sista dagen att anföras besvär har justerats så att den infaller första vardagen efter julhelgen. Besvärsinstans är Högsta förvaltningsdomstolen, PB 180, 00131 HELSINGFORS.

Motivering

Genom utförda förstudier, MKB och vägplan för projekt västra Föglö kan landskapsregeringen konstatera att det finns ett allmänt intresse för farledsavsnittet som förslaget till farledsplan omfattar och därför också motiv till att inrätta en allmän farled.

Landskapsregeringen har rätt enligt vattenlag (1996:61) för landskapet Åland rätt att placera ut anordningar och vidta åtgärder i allmän farled (kap 3, 8§) och vattenområden vid allmän farled (kap 3, 9§) som gäller inrättande av hamn i anslutning till allmän farled. I och med att förslaget omfattar en allmän farled delges förslaget enligt förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland, kap. 10, 57§, offentlig delgivning under viss tid innan beslut i ärendet tas.

Bakgrund

Projektets specifika effektmål är att, som en deletapp i korttrattsprojektet, förverkliga en farled mellan nuvarande farleds 2800 Brändön-Järsö, öster om Skötskär och en ny hamn på Mellanholm, norra Gripö i Föglö kommun. Farleden ingår i det övergripande uppdraget att genomföra projekt västra Föglö som ett led i att långsiktigt sänka kostnaderna för skärgårdstrafiken i enlighet med landskapsregeringens beslut i tilläggsbudget nr 1, år 2017.

Farledsplan med miljöberättelse

För anläggande av en ny farled för skärgårdstrafik mellan befintlig farled 2800 Brändön-Järsö, öster om Skötskär och nytt färjfäste på Mellanholm, Föglö kommun.

1. Allmän orientering om projektet

Projektets specifika effektmål är att förverkliga en ny farled från befintlig farled nr 2800 Brändön-Järsö, öster om Skötskär och ett nytt färjfäste på Mellanholm, Föglö kommun. Farleden ansluter infrastrukturprojektet västra Föglö till de farleder som leder skärgårdstrafiken via befintliga farleder till Svinö färjfäste i Lumparlands Kommun. Den nya farledssträckan blir ca 1 200 m lång.

Detta dokument omfattar farledsplan med miljöberättelse för ett nytt farledsavsnitt mellan befintlig farled nr 2800 Brändön-Järsö, öster om Skötskär och ett nytt färjfäste på Mellanholm, Föglö kommun.

2. Förslag till farledsplan

2.1 Inledning

Förslaget till farledsplan har upprättats av Civil Tech Oy Ab på uppdrag av Ålands landskapsregering i projekt "västra Föglö". Farledsplanen omfattar en ny farled "Mellanholm". Farleden skall starta öster om Skötskär och leder i ostlig kurs in till ett nytt färjfäste på Mellanholm. Farleden planeras med ett leddjupgående om 4,10 m. Farledsplanen består av förslag på navigationslinjer, farledsområden samt att behov av nödvändiga säkerhetsanordningar. Hamnbassängen definieras.

Farleden är en ny och obelyst farled i sjöledsklass 3 (Nyttotrafikens farled). Farleden skall höra till Trafikledsverkets ägo och underhåll. Hamnbassängen som bestäms hör till Ålands landskapsregering.

Farleden som planerats kan hittas i sjökortserie C på sidan 753, 745 och 746. Dessutom hittas sträckan på sjökort nummer 32.

2.2 Sjötrafik

Den här farleden har planerats i första hand med tanke på en ny elhybridfärja som upphandlats av landskapsregeringen. Färjan skall trafikera mellan Svinö och Mellanholm på Gripö. Ett nytt färjfäste skall uppbyggas där på Mellanholm för färjetrafik.

2.3 Andra farleder

Ost om Skötskär förgrenar farled som planerats sig från farled nr 2800: "Brändön-Järsö" som går med leddjupgående 5,0 m i syd-nordlig riktning.

2.4 Korsande rör, kablar och broar

Det finns en sjökabel, som går mellan Furuholm i Gripö och Järsö. Det finns inte andra ledningar under eller över den planerade farleden. Broar finns det inte heller.

2.5 Undersökningsmaterial

Som kartbotten har använts Trafikledsverkets FME-utdrag, som bl.a. innehåller uppgifter om befintliga farleder, säkerhetsanordningar och kablar. På farleden består sjöbottens undersökningar av MBES-lodningar utförda av 3:e sjömätningsexpedition år 2000 och Civil Tech Oy Ab år 2017.

2.6 Farledens säkrade områden

Det finns inte ännu säkerställda områden på planerade farledsområdet.

Efter hamnen och hamnbassängen på Mellanholm byggts upp bör ovannämnda undersökningar kompletteras med ramningar och säkrade områden skapas.

2.7 Plan

Den här farledsplanen omfattar en ny farled mellan Skötskär och nytt färjefäste på Mellanholm i Gripö. Farleden startar på nuvarande farled nr 2800: "Brändön-Järsö". Farledsdragningen som planerats förgrenar sig från den nuvarande farleden nr 2800: "Brändön-Järsö" och slutar i hamnbassängen på Mellanholm färjefäste.

Planerade dragningen består av endast två linjer. Det nya leddjuggåendet skall vara 4,1 m. Nytt område av farleden och hamnbassängen har bestämts. Areal på farledsområdet som skall ägas av Trafikledsverket är cirka 27 ha. Hamnbassängsareal är cirka 1,5 ha. Farledsområdet skall preciseras efter noggranna ramningar samt hamnbassängen efter muddringar och nytt färjefäste uppbyggs.

Koordinatsystem som använts i planen är ETRS-GK20 med höjdreferensnivån N2000. Denna plan har upprättats enligt "Anvisningen för planering av fartygsleder" (utgiven 2014 av Finska Sjöfartsverket).

2.8 Farledens geometri

2.8.1 Dimensionerande fartyg

Som dimensionsfartyg i planen har man använt en elhybridfärja som skall trafikera mellan Svinö och Mellanholm i framtiden:

Dimensioner av färjan:

Längd (Loa): 100,80 m

Längd (Lpp): 76,90 m

Bredd: 17,00 m

Djuggående: 4,10 m

2.8.2 Leddjuggående och säkerhetsmarginal

Leddjuggående på den nya farleden skall vara 4,10 meter.

Farledens säkringsdjup är 5,10 N-2000. Säkerhetsmarginal som använts i planering är 1,00 meter.

2.8.3 Farledsbredd

Bredden på den planerade dragningen varierar mellan 123 m och 270 m. Enligt "Anvisningen för planering av fartygsleder" är farledsbredden för dimensionsfartyget under normala förhållanden 68 – 85 meter. Över fjärdar är rekommenderad bredd 170 - 425 meter.

2.8.4 Kurvor

På planen har man definierat två kurvor längs farledssträckan. Kurvorna har framställts på farledsplan. När man svänger från farled nr 2800: "Brändön-Järsö" till den här nya farleden mot färjefästet är vändvinkel 78,5° (vändradie som används 504 m) och när man svänger in till hamnbassängen är vändvinkel 18,3° (vändradie som används 706 m).

2.9 Utmärkning av farleden

Utmärkningen på planerade dragningen har framställts i farledsplan.

2.9.1 Fasta säkerhetsanordningar

Det har inte planerats fasta säkerhetsanordningar vid den här nya farleden.

2.9.2 Flytande säkerhetsanordningar

Tidigare har inga flytande säkerhetsanordningar funnits inom det nya planerade farledsområdet. I den här planen har man planerat fyra prickar för att markera grunt botten.

En nuvarande västprick finns i startpunkt av norra kantlinjen. Pricken hör primärt till farled nr 2800: "Brändön-Järsö".

2.9.3 Antal säkerhetsanordningar

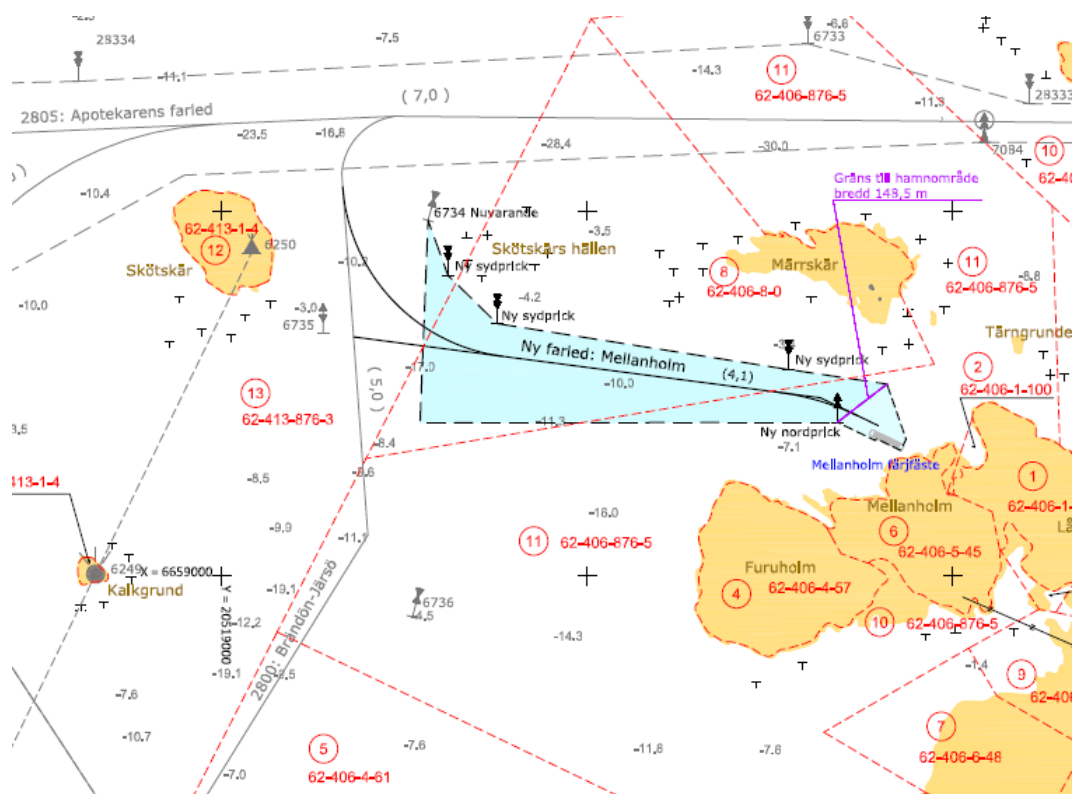
Fasta säkerhetsanordningar: Inga

Flytande säkerhetsanordningar:

Prickar, nya 4 st.

Prickar, nuvarande 1 st. (hör till farled nr 2800: Brändön-Järsö)

Bilden nedan visar farledsförslaget utbredning.



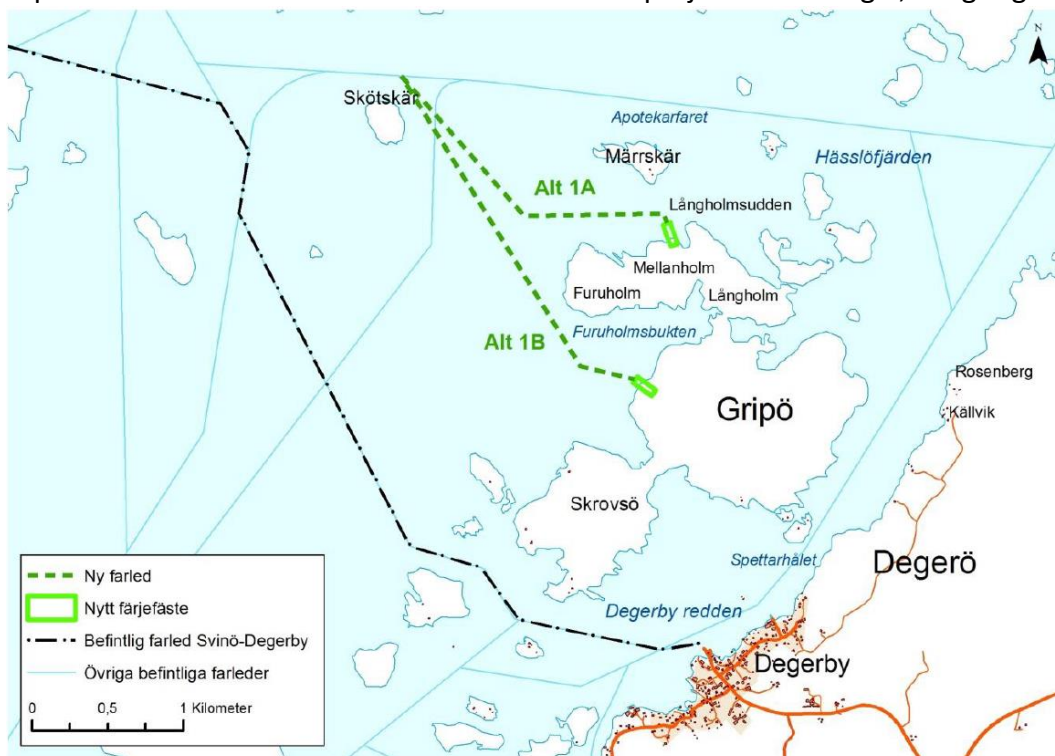
Figur 2.1 Visar placeringen av ny farled enligt förslaget till farledsplan.

Vattendjupet i området är tillräckligt djupt så att muddringar eller andra fysiska åtgärder inte behöver göras för farleden. Farleden planeras att märkas ut med flytande sjösäkerhetanordningar

3. Planeringsförutsättningar

Den nya farleden i denna Farledsplan och miljöberättelse har konsekvensbedömts i Miljökonsekvensbedömningen (MKB:N) för projekt västra Föglö. Den slutliga MKB:n finns att tillgå under följande länk: <http://www.regeringen.ax/infrastruktur-kommunikationer/kortrutt/mkb-vastra-foglo>. I MKB-processen kompletterades kända värden

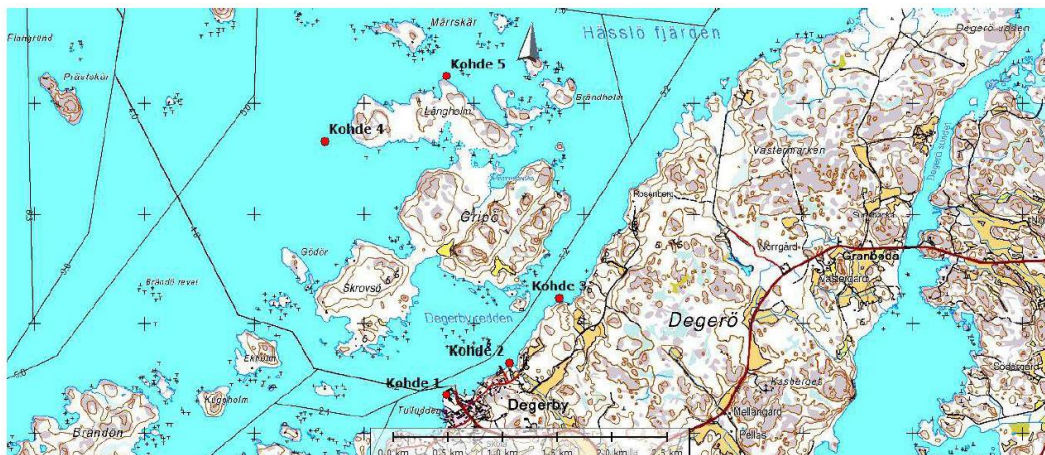
med inventering och värdering av naturmiljöer på land och i vatten, kulturmiljöer och fornlämningar i fält inom det område som vid rådgörande mötet och avgränsningssammanträdet bedömdes påverkas av projektet i sin helhet. Inventeringsområdena var betydligt större än vad farledsplanen omfattar. Den farledssträckning som denna farledsplan omfattar representerar av farledsalternativ 1A i MKB:n för projekt västra Föglö, enligt figuren nedan.



Figur 3.1 Farledsalternativ som MKB:n för projekt västra Föglö omfattar.

4. Kultur-och fornminnesmiljö

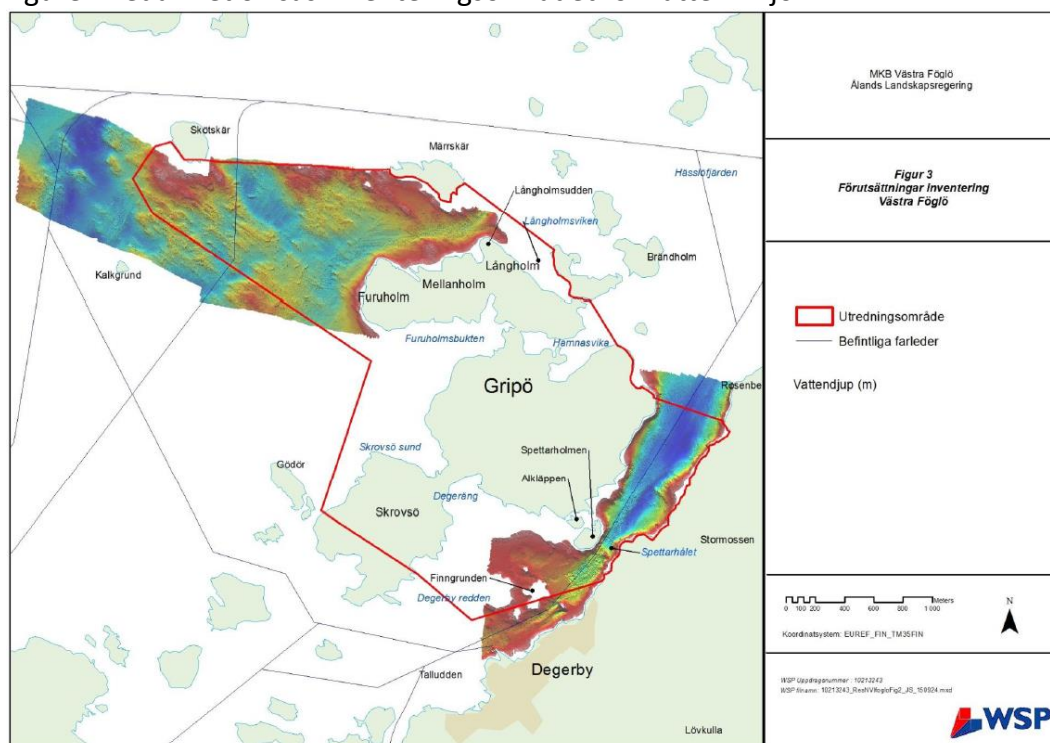
Kulturmiljöer, maritima fornminnen och fornminnen på land har inventerats vid flera tillfällen. I samband med att projektets MKB genomföres gjordes huvuddelen av inventeringarna av maritima fornlämningar i projekt. Inom det område som omfattas av förslaget till farledsplan hittades inga maritima fornlämningar eller andra fornlämningar. Figuren nedan är hämtad från sida 11, karta 9 i rapporten för inventering av maritima lämningar i västra Föglö, utförd av PintaFilmi Oy, daterad 2015.08.19.



Figur 4.1 Inventeringsresultat av maritima fornlämningar.

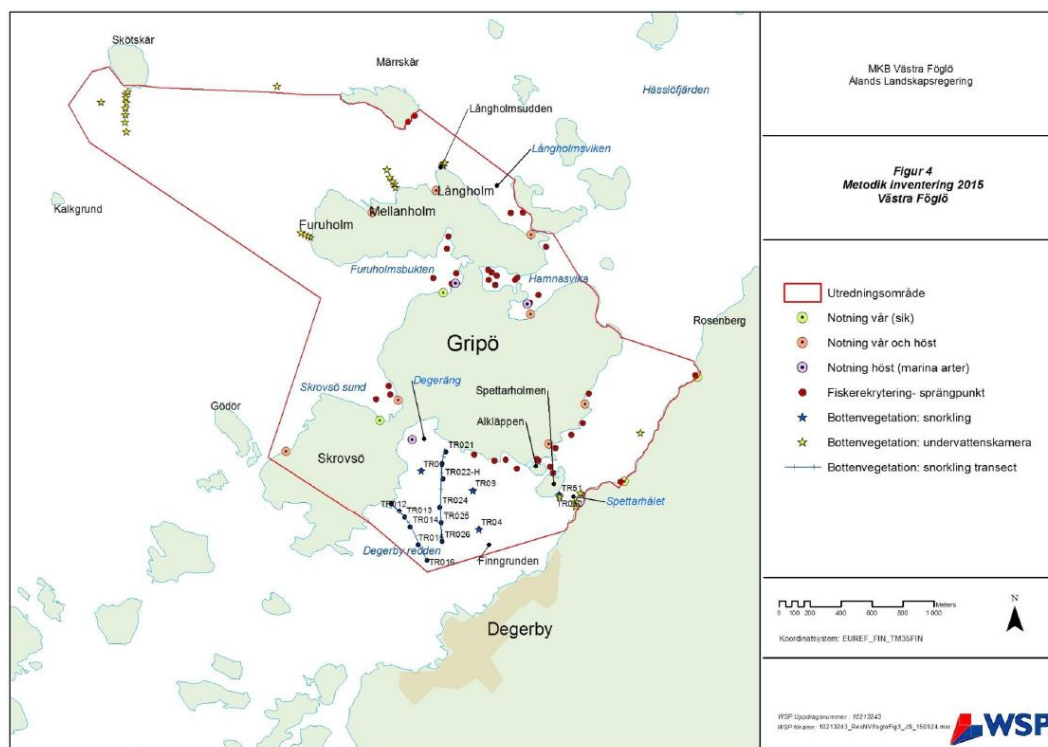
5. Vatten- och naturmiljö

Utredningen av vattenområdena som påverkas av farleden har gjorts sommaren 2015. I figuren nedan redovisas inventeringsområdet för vattenmiljö.



Figur 5.1 Utredningsområde i MKB med utförda bottenkarteringar redovisade

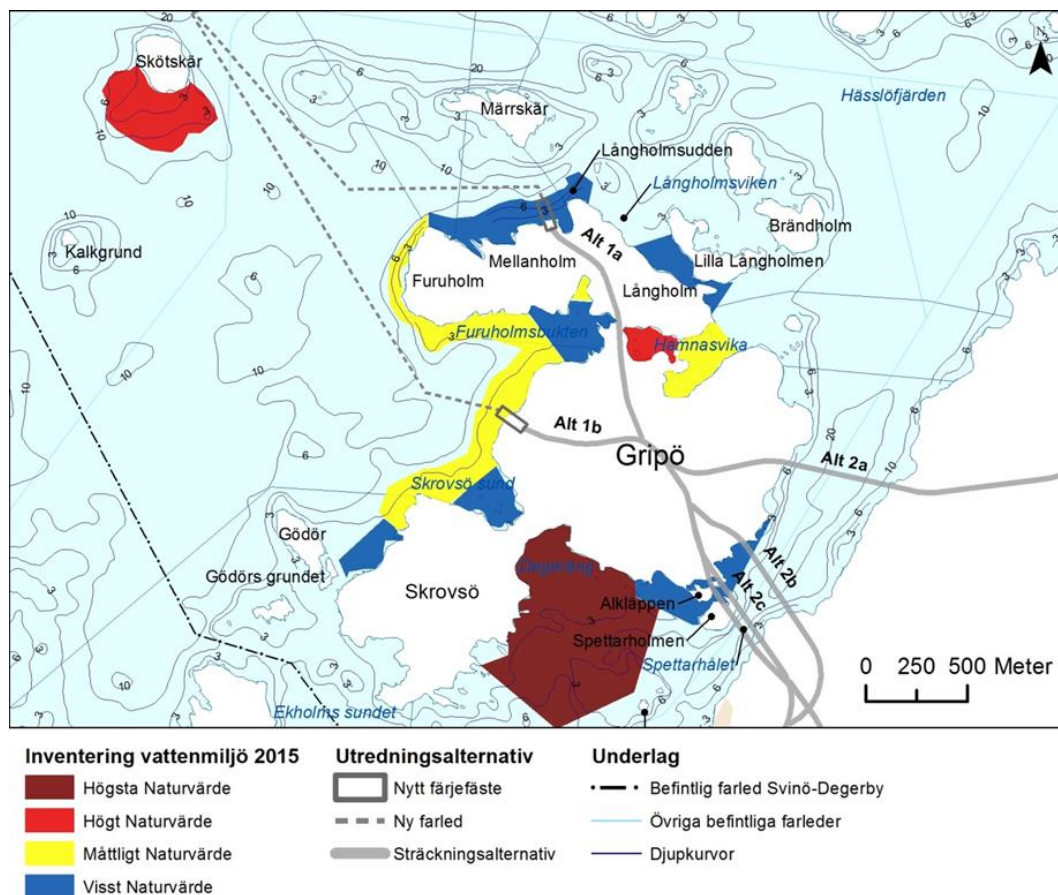
Undersökningsområdena har multibeam-scannats och en digital bottenmodell har skapats som underlag för planeringen.



Figur 5.2 Omfattning av utförd inventering av maritima undervattensmiljöer.

En inventering av marina undervattensmiljöer (bottenvegetation och fiskerekrytering) gjordes inom utredningsområdet under maj och augusti 2015 (figur 1.3.2). Resultaten tyder sammantaget på att utredningsområdet ur fiskerekryteringssynpunkt är generellt av ganska låg kvalitet. Vad gäller varmvattengynnade arter visade resultaten att det finns få vikar av betydande intresse. Både norra, västra och östra sidorna av området är i mycket hög grad påverkade av den befintliga färjetrafiken vilket gör det tveksamt om vikarna inom utredningsområdet kan hålla tillräckligt höga vattentemperaturer om våren. Suget orsakat av färjetrafiken grumlar också dessa vikar, vilket ger minskat ljus och lägre tillväxt av vattenväxterna.

Området som farledsplänen omfattar ligger inom de delar av utredningsområdet där inga speciella naturvärden påträffats.



figur 5.3 Naturvärdesklassificering av områden som berörs av förslag till farledsplan

Miljöbyrån har i sitt utlåtande daterat den 2/10 2017 påpekat vikten av att skydda undervattenshabitat med höga naturvärden. I förslaget har farleden har valts att placeras i områden med lägre naturvärde utgående från inventeringarna. De undervattenshabitat med höga naturvärden bedöm inte påverkas av den nya farleden.

6. Buller

Den nya farleden tillför buller från fartygstrafiken i miljöer som idag redan är påverkade av annan fartygstrafik. Fartyget som i huvudsak kommer att trafikera farleden kommer att vara ett elhybridfartyg som till större delen av tiden ska drivas med el. Fartyget är betydligt tystare än ett motsvarande fartyg som drivs med konventionella förbränningsmotorer. Det gör att rekreativvärden på dessa platser sannolikt inte minskar.

Fartygstrafiken i den nya farleden bedöms inte orsakar buller som beräknas ge överskridande av riktvärden vid bostäder. Generellt är bullret begränsat eftersom trafikflödet är lågt. Mellan färjeavgångarna kan förväntas ingen annan trafik vilket medför att bullret blir lågt och därmed även bullernivåerna. I nuläget är det inget fritidshus som berörs. De negativa konsekvenserna i form av ökad störning och försämring av boendemiljön bedöms därför som små.

7. Sjösäkerheten

Farledens geometri är så långt som möjligt anpassad efter de trafiksäkerhetsmässiga hänsynstaganden som planeringsförutsättningarna utgående från dimensionerande fartyg. Utmärkning av farleden följer de regler som fastställs av Trafikom för allmänna farleder.

8. Miljöpåverkan under byggnadstid

Miljöpåverkan under farledens byggtid kommer att vara begränsad till utplacering av 3 nya prickar. I övrigt kommer inga andra åtgärder att göras. Prickarnas bojstenar kommer att läggas ner på botten i de positioner som anges i farledsplanen.

9. Rekreation

En ny farled kommer påverka naturen och upplevelser av stillhet och orördhet negativt. Farleden påverkar Mellanholms norra strand som ännu inte är bebyggd med fritidsbostäder.

10. Färjetrafik

Förbindelsen möjliggör att landskapsregeringen redan nu kan planera för en investering i en modern batteridrivna el-hybrid färja med tillräcklig lastkapacitet för trafiken vidare till Kökar och Sottunga samt att Föglös kapacitetsbehov bibehålls. El-hybridtekniken utgår från att färjan i så stor utsträckning ska kunna köras på el som laddas vid angringarna i färjfastena. På så sätt minskas förbindelsens negativa klimat- och miljöpåverkan avsevärt. För att klara t.ex. hårda vindar och isförhållanden behöver färjan extra kraft som finns i de el-generatorer som ingår i hybridtekniken. Generatorerna kan med fördel drivas med godkänd miljödiesel för att ytterligare minska klimatpåverkan av förbindelsen. Färjans kapacitet planeras för att kollektivtrafikens bussar ska ha utrymme att komma med för att undvika onödiga byten på de viktigaste kollektivtrafikstråkningarna.

11. Kostnadskalkyl

Kostnaden för projektet beräknas till 25 000 euro.

Bilaga: Farledsplan, kartbild (CT441_Ny-farled_Mellanholm_311.pdf)

Mariehamn 07.06 2019

Ian Bergström
Ålands Landskapsregering

Bilaga 1: Farledsbeskrivning

Bilaga 2: Farledsplan



ÅLANDS LANDSKAPSREGERING

Projekt "Västra Föglö"

Ny farled
Mellanholm

Förslag för
Farledsplan

FÖGLÖ

2019



INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

1	INLEDNING	1
2	SJÖTRAFIK.....	1
3	ANDRA FARLEDER	1
4	KORSANDE RÖR OCH KABLAR SAMT BROAR	1
5	UNDERSÖKNINGSMATERIAL	1
5.1	SÄKRADE OMRÅDEN PÅ FARLEDEN	1
6	PLAN.....	1
7	FARLEDSGEOMETRI.....	2
7.1	DIMENSIONERINGSFARTYG.....	2
7.2	LEDDJUPGÅENDE OCH SÄKERHETSMARGINAL	2
7.3	FARLEDSBREDD	2
7.4	KURVOR.....	2
8	UTMÄRKNING AV FARLEDEN.....	2
8.1	FASTA SÄKERHETSANORDNINGAR	2
8.2	FLYTANDE SÄKERHETSANORDNINGAR	3
8.3	ANTAL SÄKERHETSANORDNINGAR.....	3

30.04.2019

Farledsplan

1 INLEDNING

Denna farledsplan har upprättats av Civil Tech Oy Ab på uppdrag av Ålands landskapsregering i projekt "västra Föglö".

Farledsplanen omfattar en ny farled "Mellanholm". Farleden skall starta vid Skötskär och leder i östlig kurs in till Mellanholm nytt färjfäste som skall uppbyggas.

Den planerade farledens leddjupgående skall vara 4,10 m.

Farledsplanen består av att bestämma navigationslinjer, farledsområde samt att granska behov av nödvändiga säkerhetsanordningar. Också skall hamnbassängen bestämmas.

Farleden är en ny och obelyst farled i sjöledsklass 3 (Nyttotrafikens lågled). Farleden skall höra till Trafikledsverkets ägo och underhåll. Hamnbassängen som bestäms skall höra till Ålands landskapsregerings ägo och underhåll.

Farleden som planerats kan hittas i sjökortserie C på sidan 753, 745 och 746. Dessutom hittas sträckan på sjökort nummer 32.

2 SJÖTRAFIK

Den här farleden har planerats i första hand med tanke på en ny elhybridfärja som upphandlats av landskapsregeringen. Färjan skall trafikera mellan Svinö och Mellanholm på Gripö. Ett nytt färjfäste skall uppbyggas där på Mellanholm för färjetrafik.

3 ANDRA FARLEDER

Ost om Skötskär förgrenar farled som planerats sig från farled nr **2800: "Brändön-Järsö"** som går med leddjupgående 5,0 m i syd-nordlig riktning.

4 KORSANDE RÖR OCH KABLAR SAMT BROAR

Det finns en sjökabel, som går mellan Furuholm i Gripö och Järsö. Det finns inte andra ledningar under eller över den planerade farleden. Broar finns det inte heller.

5 UNDERSÖKNINGSMATERIAL

Som kartbotten har använts Trafikledverkets FME-utdrag, som bl.a. innehåller uppgifter om befintliga farleder, säkerhetsanordningar och kablar. På farleden består sjöbottens undersökningar av MBES-lodningar utförda av 3:e sjömätningsexpedition år 2000 och Civil Tech Oy Ab år 2017.

5.1 SÄKRADE OMRÅDEN PÅ FARLEDEN

Det finns inte ännu säkerställda områden på planerade farledsområdet.

Efter hamnen och hamnbassängen på Mellanholm byggts upp bör ovannämnda undersökningar kompletteras med ramningar och säkrade områden skapas.

6 PLAN

Den här farledsplanen omfattar en ny farled mellan Skötskär och nytt färjfäste på Mellanholm i Gripö. Farleden startar på nuvarande farled nr 2800: "Brändön-Järsö".

30.04.2019

Farledsdragningen som planerats förgrenar sig från den nuvarande farleden nr 2800: "Brändön-Järsö" och slutar i hamnbassängen på Mellanholm färjefäste.

Planerade dragningen består av endast två linjer. Det nya leddjupgåendet skall vara 4,1 m.

Nytt område av farleden och hamnbassängen har bestämts. Areal på farledsområdet som skall ägas av Trafikledsverket är cirka 27 ha. Hamnbassängsareal är cirka 1,5 ha. Farledsområdet skall preciseras efter noggranna ramningar samt hamnbassängen efter muddringar och nytt färjefäste uppbyggs.

Koordinatsystem som använts i planen är ETRS-GK20 med höjdreferensnivån N2000.

Denna plan har upprättats enligt "**Anvisningen för planering av fartygsleder**" (utgiven 2014 av Finska Sjöfartsverket).

7 FARLEDSGEOMETRI

7.1 DIMENSIONERINGSFARTYGG

Som dimensionsfartyg i planen har man använt en elhybridfärja som skall trafikera mellan Svinö och Mellanholm i framtiden:

Dimensioner av färjan:

Längd (Loa): 100,80 m

Längd (Lpp): 76,90 m

Bredd: 17,00 m

Djupgående: 4,10 m

7.2 LEDDJUPGÅENDE OCH SÄKERHETSMARGINAL

Leddjupgående på den nya farleden skall vara 4,10 meter.

Farledens säkringsdjup är 5,10 N-2000. Säkerhetsmarginal som använts i planering är 1,00 meter.

7.3 FARLEDSBREDD

Bredden på den planerade dragningen varierar mellan 123 m och 270 m. Enligt "**Anvisningen för planering av fartygsleder**" är farledsbredden för dimensionsfartyget under normala förhållanden 68 – 85 meter. Över fjärdar är rekommenderad bredd 170 - 425 meter.

7.4 KURVOR

På planen har man definierat två kurvor längs farledssträckan. Kurvorna har framställts på farledsplan. När man svänger från farled nr **2800: "Brändön-Järsö"** till den här nya farleden mot färjefästet är vändvinkel 78,5° (väन्द्रadie som används 504 m) och när man svänger in till hamnbassängen är vändvinkel 18,3° (väन्द्रadie som används 706 m).

8 UTMÄRKNING AV FARLEDEN

Utmärkningen på planerade dragningen har framställts i farledsplan.

8.1 FASTA SÄKERHETSANORDNINGAR

Det har inte planerats fasta säkerhetsanordningar vid den här nya farleden.

30.04.2019

8.2 FLYTANDE SÄKERHETSANORDNINGAR

Tidigare har inga flytande säkerhetsanordningar funnits inom det nya planerade farledsområdet. I den här planen har man planerat fyra prickar för att markera grunt botten.

En nuvarande västprick finns i startpunkt av norra kantlinjen. Pricken hör primärt till farled nr 2800: "Brändön-Järsö".

8.3 ANTAL SÄKERHETSANORDNINGAR

Fasta säkerhetsanordningar:

Inga

Flytande säkerhetsanordningar:

Prickar, nya

4 st.

Prickar, nuvarande

1 st. (hör till farled nr 2800: Brändön-Järsö)

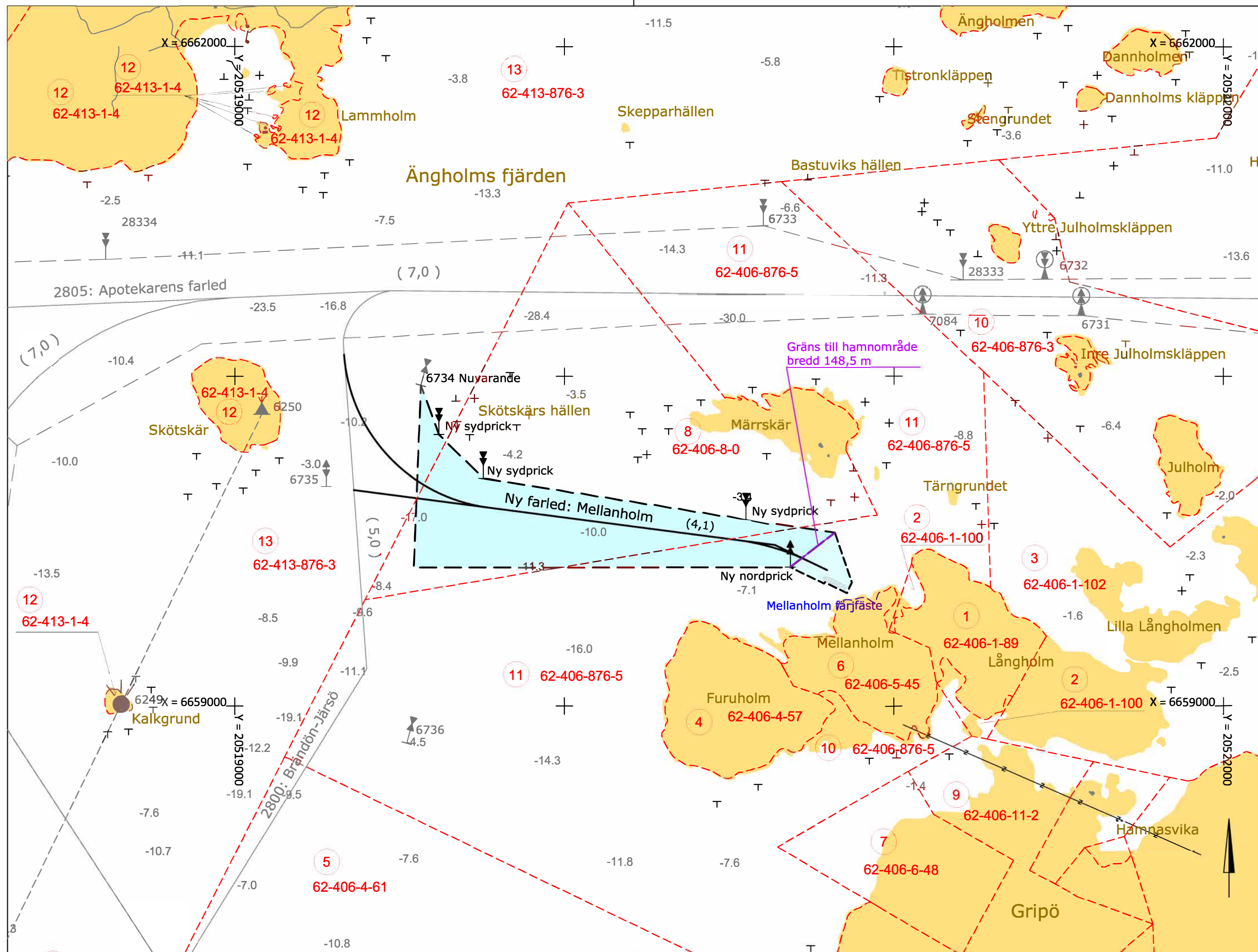
Åbo 30.04.2019




Mättekn. Risto Penttinen
Planerare



DI projektchef Heikki Paukkeri
Granskare



Bilaga 2
Dnr: ÅLR2019/4870

Uppdragsbenämning		Ritningstyp	
Beställare, Objekt		Farledsplan	
Ålands landskapsregering		Ritning, Innehåll	
Ny farled: Mellanholm		Fastighetskarta	
FÖGLÖ		Förslag för farledsplan	
FÖGLÖ		Projekt "Västra Föglö"	
 Civil Tech Oy Ab Regementsvägen 15 byggnad 20 20810 ÅBO info@civilttech.fi		Skala	Ritn. nr.
		1:10 000	311
Kordinatsystem ETRS-GK20		Datum	Projekt nr.
Höjdsystem N-2000		17.04.2019	CT 441
Planerare	Granskare	Ändring	
RPn	HPi		

Påminnelser mot förslag till farledsplan

Inledning

ÅLR har sedan 1952-års självstyrelselag haft behörighet över farleder för den lokala sjötrafiken. I samband med 1993-år självstyrelselag togs även det ekonomiska ansvaret för de lokala grunda farlederna över av landskapsregeringen. I nuvarande Vattenlag (1996:61) för landskapet Åland finns de regleringar gällande vattenföretag (kap 1, 3§, punkt d), rådighet över vatten (kap 2, 3§) och rätten att utföra vattenföretag (kap 2, 2§) samt rätten att placera ut anordningar och vidta åtgärder i allmän farled (kap 3, 8§), vattenområden vid allmän farled (kap 3, 9§) som gäller inrättande av hamn i anslutning till allmän farled som reglerar landskapsregeringens rättigheter och skyldigheter i farledsärenden.

Man kan konstatera att lagstiftningen ger landskapsregeringen rätt att inrätta farleder om man anser att det är ett vattenföretag. Skall en farled inrättas måste landskapsregeringen skaffa sig "rådighet över vattnet" enligt vattenlagen (1996:61), kap 3, 9§.

Processen följer delgivningsförfarandet enligt Förvaltningslag (2008:9) för landskapet Åland, kap 10, §57, offentlig delgivning under 30 dagar då sakägare har rätt att lämna "påminnelser".

Påminnelserna behandlas och därefter kan landskapsregeringen fattar beslut i ärendet. Beslutet delges sedan allmänheten enligt Förvaltningslag (2008:9) för landskapet Åland, kap 10, §57, med besvärstid enligt rikets förvaltningsprocesslag (1996/586) §22.

Alf Mattssons dödsbo FO-nr 0453948-4 c/o Börje Mattsson

Bocknäsvägen 151, Flaka tel. 0457-5243 822
22610 LEMLAND

Ålands landskapsregering PB 1060
22111 MARIEHAMN

Dnr: ÅLR2019/4870
Ref. Ian Bergström

Anmärkning mot farledsplan Mellanholm

En ny farled planeras öster om Skötskär och ett nytt färjefäste avses byggas på Mellanholm, Föglö kommun. Farleden ingår i infrastrukturprojektet västra Föglö.

I egenskap av ägare till fastigheten Björkheda (062-002-1-94) motsätter vi oss anläggningen av nya farleder i området som redan är genomskuret av farleder och tätt trafikerat.

Kalkyler visar att den nya farleden skulle ge upphov till 18-20 färjturer per dygn, med ett avsevärt större fartyg än det nuvarande på linjen Svinö-Degerby.

Detta är ytterligare ägnat at förvärra den erosion som drabbar strandområdena, även långt från farlederna. Vidare påverkas möjligheten till aktivt skogsbruk båtliv, fiske och jakt mycket negativt, eftersom allt detta kräver möjlighet till angöring av närbelägna holmar.

Såsom påpekats i farledsplanen har den inventering av undervattensmiljöer som gjorts gett vid handen att utredningsområdet redan nu befinner sig i ett mycket utsatt läge där så väl fisktillväxt som växtliv är hotat. Ytterligare miljöbelastande trafik i en ny farled i området kan därför inte tillåtas. På sikt bör även trafiken i Apotekarfarett begränsas, för att bromsa förstöringen av vår och andras skärgårdsfastigheter.

Vi anser därför att farledsplanen bör förkastas och kortruttsystemet avskrivras såsom varande otidsenligt och resursslöseri av stora mått, sett i relation till investeringarna och den förväntade effekten på restider samt de naturvärden som går förlorade liksom de skador som uppstår på vatten- och strandmiljön i området

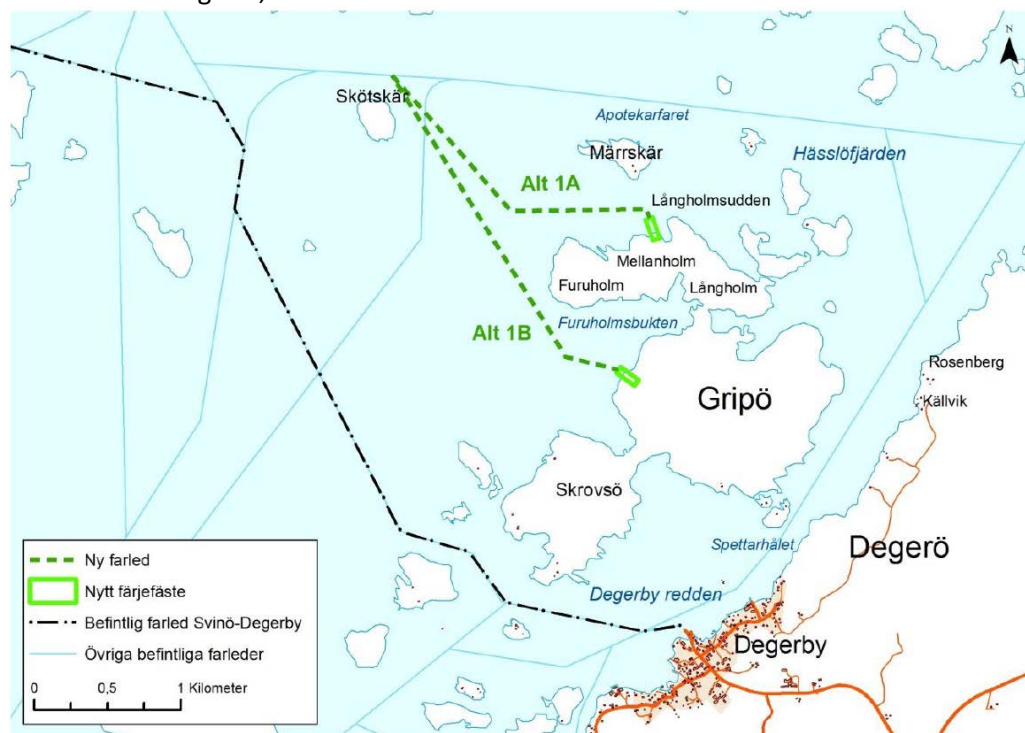
Mariehamn den 11 juli 2019

För Alf Mattssons dödsbo

Börje Mattsson
Enligt bilagd fullmakt

Landskapsregeringens bemötande

Farledssträckningen har utretts i samband med MKB:n för projekt västra Föglö och är markerad som alternativ 1A i figur 1, nedan.



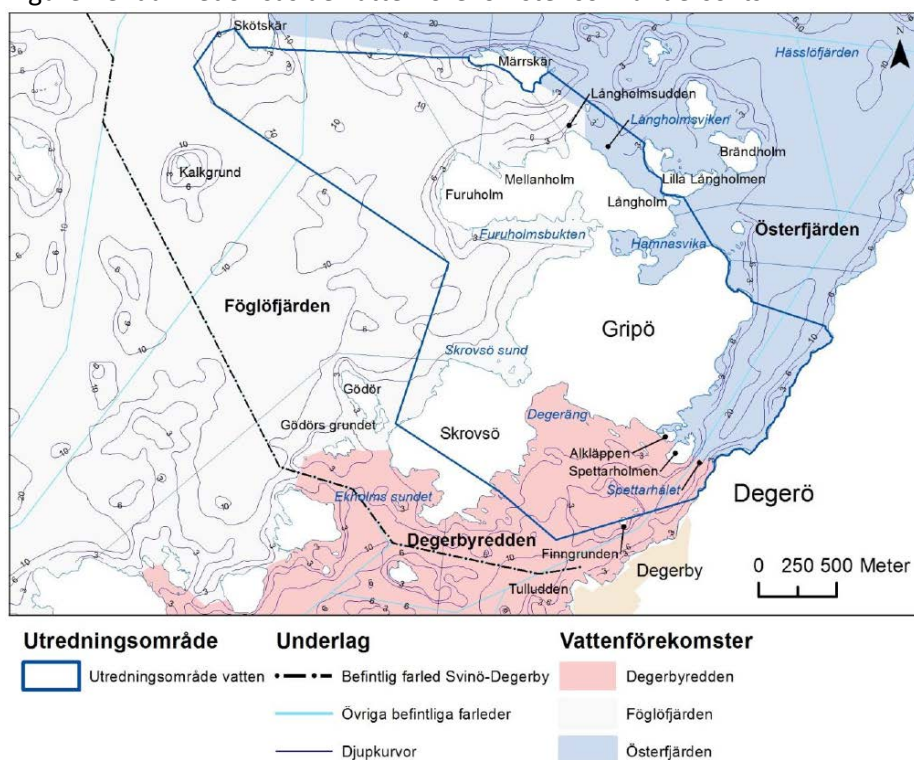
Figur 1. Kartutdrag från slutlig MKB för projekt västra Föglö. Den farledssträckning som delgivits sammanfaller med alternativ 1A i figuren.

I miljöbedömningen i MKB:n antogs att man behöver muddra och spränga ca 20 000 m² bergyta för att förverkliga hamnen. Under detaljprojekteringen har man genom att optimera konstruktionerna

och deras placering minskat muddringsbehovet till ca 4 000 m² i hamnläget, där ca hälften är bergschakt.

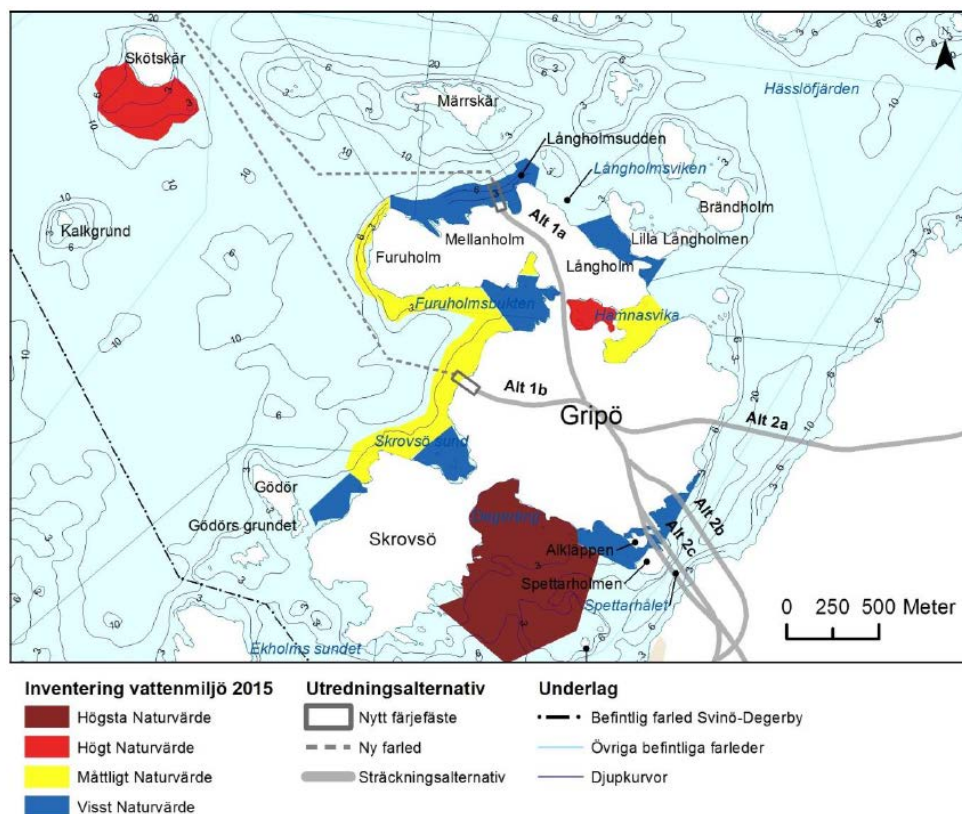
Farleden i sig har inget muddringsbehov. De åtgärder som krävs för att förverkliga farleden är att sätt ut 4 st. nya prickar. Den nya farledssträckningen blir 1200 m lång och ansluter till befintliga farled strax öster om Skötskär.

I figuren endan redovisas de vattenförekomster som undersökts i MKB:n



Figur 2. Kartutdrag från slutlig MKB för projekt västra Föglö. Det är vattenförekomsten, Föglöfjärden som påverkas av den nya farledssträckningen.

En inventering av marina undervattensmiljöer (bottenvegetation och fiskrekrytering) gjordes inom utredningsområdet under maj och augusti 2015. Resultaten tyder sammantaget på att utredningsområdet ur fiskrekryteringssynpunkt är generellt av ganska låg kvalitet. Vad gäller varm-vattengynnade arter visade resultaten att det finns få vikar av betydande intresse. Både norra, västra och östra sidorna av området är i mycket hög grad påverkade av den befintliga färjetrafiken vilket gör det tveksamt om vikarna inom utredningsområdet kan hålla tillräckliga vårtemperaturer. Suget orsakat av färjetrafiken grumlar också dessa vikar, vilket ger minskat ljus och lägre tillväxt av vattenväxterna. Även den lilla viken mellan Alkläppen och Gripö verkar avsevärt påverkad av färjetrafiken. Figuren (figur 3) nedan visar resultatet av inventeringarna som gjordes sommaren 2015



Figur 3. Kartutdrag från slutlig MKB för projekt västra Föglö. Det är vattenförekomsten, Föglöfjärden som påverkas av den nya farledssträckningen.

I MKB:n konstaterar man att "Projektet innebär en omdirigering och inte ett tillägg av fartygstrafik och ökningen av fartygstrafik vid det nya färjefästet på Långholmen eller Gripö motsvaras av en minskning av trafiken vid färjefästet i Degerby. Eftersom närområdet till det nuvarande färjefästet i Degerby bedöms ha högre naturvärden och utgöra ett känsligare habitat än de två alternativa platserna för nytt färjefäste blir nettokonsekvensen av en förflyttning av trafiken för vattenmiljön möjligtvis positiv (åtminstone om listade skyddsåtgärder vidtas)."

Projekt Västra Föglö och den nya farledssträckan innebär att nuvarande färjeresor mellan Föglö och Svinö ersätts med en ny, kortare, färjeresor mellan Svinö och Mellanholm och kortas ned från dagens 30 minuter till mellan 18 och 19 minuter. Det blir därmed en förkortning på 11-12 minuter jämfört med idag. Körsträckan kortas ned med ca 3 km för varje färjetur. Antalet färjeturer som planeras är samma antal som redan trafikerar idag. Därav kommer den totala miljöpåverkan av trafiken att minska totalt sett.

Man ska också beakta att men genom förändringen minskar risken för färjetrafiken genom att Ekholmssund undviks och miljöpåverkan från färjetrafiken på den känsliga miljön på Degerbyredden minimeras. Ekholmssund är ett trångt muddrat sund som är anpassat för ett avsevärt mindre fartyg än nuvarande färja, m/s Skarven. När muddringen gjordes i slutet av 1990-talet var det m/s Knipan som trafikerade linjen.

På Degerbyredden, i viken mellan Skrovsö och Gripö, finns ett stort ålgräsbestånd med "högsta naturvärden" som påverkas av den nuvarande färjetrafiken.

Avgivare av påminnelse: Regina Flodin, Klas-Henrik Flodin

Tingsvägen 9
22710 Föglö

Påminnelse: Regina och Klas-Henrik Flodin anser att landskapsregeringens bör besluta att skrinlägga planerna på farled enligt förslaget.

1. Landskapsregeringen anför att det finns ett allmänt intresse för farledsavsnittet som förslaget till farledsplan omfattar. Vad landskapsregeringen avser med allmänt intresse framgår inte. I aktuellt fall borde med allmänt intresse utgå från befolkningens åsikt i aktuella regioner. Den demokratiska uppfattningen om det allmänna intresset skall utläsas ur de beslut som fattats i de kommuner som berörs. Det högsta beslutande organet i en kommun är fullmäktige som är demokratiskt valt. Fullmäktigeförsamlingarna i Föglö, Kökar, Sottunga och Lumparland är alla ense om att en tunnel mellan Degerby - Svinö är det optimala för trafiklösning på aktuell sträcka.

Det allmänna intresset är således att en ny farled är irrelevant och inte bör förverkligas. Det föreligger inte tillräckliga grunder att förverkliga en farled mellan nuvarande farled 2800 Brändön - Järsö, öster om Skötskär och en ny hamn på Mellanholm, mellan Gripö och Järsö, i Föglö kommun

Undertecknade som är markägare anser att farleden kommer att markant försämra våra möjligheter att utnyttja våra fastigheter. Både fiske och rekreation kommer att omintetgöras med den föreslagna farleden.

Föglö den 8 juli 2019

Klas Henrik Flodin Regina Flodin

Landskapsregeringens bemötande

Infrastrukturprojekt västra Föglö, där det aktuella farledsavsnittet ingår, är en del av den förändring av nuvarande trafiksystem i skärgården som benämns kortrutten. Syftet är att uppnå ett gemensamt trafiksystem med målsättning att förändra, förbättra och klimat-anpassa befintliga trafiklösningar i den åländska skärgården. Genom kortrutten avser Ålands landskapsregering, på uppdrag av Ålands lagting, att implementera ny miljöteknik och klimatvänliga strukturella förändringar genom att kombinera nya miljö- och klimatvänliga fartyg med förkortade färjepass och en utvecklad kollektivtrafik. I anslutning till kortrutten avser Ålands landskapsregering att investera i nytt fartygstonnage som ska ersätta det fossildrivna fartygstonnage som idag trafikerar mellan fasta Åland och Föglö kommun på linjen Svinö-Degerby. Sammantaget medför kortrutten inte en negativ miljöpåverkan eller försämrad miljöstatus.

Kortruttsprojektet inleddes år 2011 genom Ålands landskapsregerings meddelande om "Strategi för den åländska skärgårdens trafiksystem Korttrutt 2011". Till följd av meddelandet genomfördes år 2012-2013 en förstudie om kortrutten. I förstudien ingick bl.a. en miljökonsekvensbedömning och en samhällskonsekvensbeskrivning.

Med anledning av förstudien gav Ålands landskapsregering 17.4.2014 ett meddelande om framtidens skärgårdstrafiksystem till Ålands lagting (meddelande nr 6, lagtingsår 2013/2014), som förordades av Ålands lagtings finans- och näringsutskott i mars 2015.

Ålands landskapsregering genomförde därefter en miljökonsekvensbedömning avseende den del av korttruttsprojektet som benämns västra Föglö. Ålands lagting har därefter i beslut om första tilläggsbudget 2017 beviljat Ålands landskapsregering en investeringsfullmakt i syfte att förverkliga korttruttsprojektet. Fullmakten omfattar två projekt, ett avseende västra Föglö och ett avseende östra Föglö.

Farledssträckningen är en del av förbindelsen mellan fasta Åland och Föglö och har utretts i samband med MKB:n för projekt västra Föglö. Farleden ansluter till de vägplaner som förbinder hamnen på Mellanholm med landsvägen nordost om Degerby. Den 31/10 2019 avgjorde högsta förvaltningsdomstolen besvären mot vägplanerna som nu vunnit laga kraft.

Ur Föglö kommuns utlåtande, nedan, kan man utläsa att kommunstyrelsen ”har ingenting att erinra gällande förslaget till farledsplan”.

Projektet har sin grund i beslut fattade av Ålands landskapsregering och Ålands Lagting och kan därför anses uppfylla kravet på allmänintresse.

FÖGLÖ KOMMUN

SAMMANTRÄDES PROTOKOLL.

Organ	§ nr	Sammanträdesdatum	Sida
KOMMUNSTYRELSEN	112	02.07.2019	6

Kst: § 112

Ålands landskapsregering har den 20.06.2019 ställt ut farledsplan för anläggande av en ny farled för skärgårdstrafik mellan befintlig farled 2800 Brändön - Järsö, öster om Skötskär och nytt färjefäste på Mellanholm.

Farledsplanen finns utställd vid landskapsregeringen och i kommunkansliet i Föglö samt landskapsregeringens och Föglö kommuns elektroniska anslagstavlor.

Den vars rätt eller fördel som berörs av planen kan till landskapsregeringen inlämna påminnelser med anledning av förslaget till farledsplan.

Kommundirektörens förslag:

Kommunstyrelsen har ingenting att erinra gällande förslaget till farledsplan.

BESLUT:

Godkänns.

Gustaf Widén, Ägare till fastigheterna Hästkleven 62-406-3-24 och Skansbacka 62-406-3-1 i Degerby, Föglö kommun

Till Ålands landskapsregering

PÅMINNELSER

som avser planerna på ny farled för skärgårdstrafik mellan befintlig farled 2800 Brändön-Järsö, öster om Skötskär och nytt färjefäste på Mellanholm, Föglö kommun (ÅLR2019/4870)

I min egenskap av markägare i Föglö Degerby anför jag följande:

1. Farledsplanerna ansluter sig till korttruttsprojektet med väg över Gripö och bro över Spetalsund. Detta projekt, som gör grova ingrepp i natur- och kulturmiljöer, är föremål för ett flertal besvärsskrivelser som ännu inte behandlats i Högsta förvaltningsdomstolen. Både markägare och miljöorganisationer protesterar. Många röster höjs för att hela planeringen bör avbrytas, vilket skulle innebära att färjehamnen på Mellanholm aldrig byggs.

Mot den bakgrunden vore det direkt felaktigt, både juridiskt och ekonomiskt, att fastställa en ny farledsplan i det här skedet.

2. I landskapsregeringens utredning fastslås att farleden och i dess förlängning hela projektet medför stora förändringar i naturmiljön och upplevelsen av stillhet och orördhet. I en värld där just sådana hotade värden av miljödebattörer lyfts fram som omistliga vore det mycket märkligt om åländska myndigheter gick i spetsen för ett teknokratiskt projekt, som ter sig allt annat än bärkraftigt.

3. Språkligt sett är farledsplanen ett missfoster, som inte lever upp till självstyrelselagens stadgande om att myndigheter ska använda ett gott och informativt språk. I själva verket blir texten ofta totalt obegriplig. Ett exempel: "Farledens geometri är så långt som möjligt anpassad efter de trafiksäkerhetsmässiga hänsynstaganden som planeringsförutsättningar utgående från dimensionerande fartyg".

4. Ett av mina områden i Degerby, västra delen av Skråvsö, omfattas av de fornminnes- och naturinventeringar som gjorts. Ändå har landskapsregeringen inte utsänt material om planerna till mig som sakägare.

5. Slutsats:

Farledsplanen bör förkastas.

Föglö, Degerby 10/7 2019

Gustaf Widén

Journalist och författare

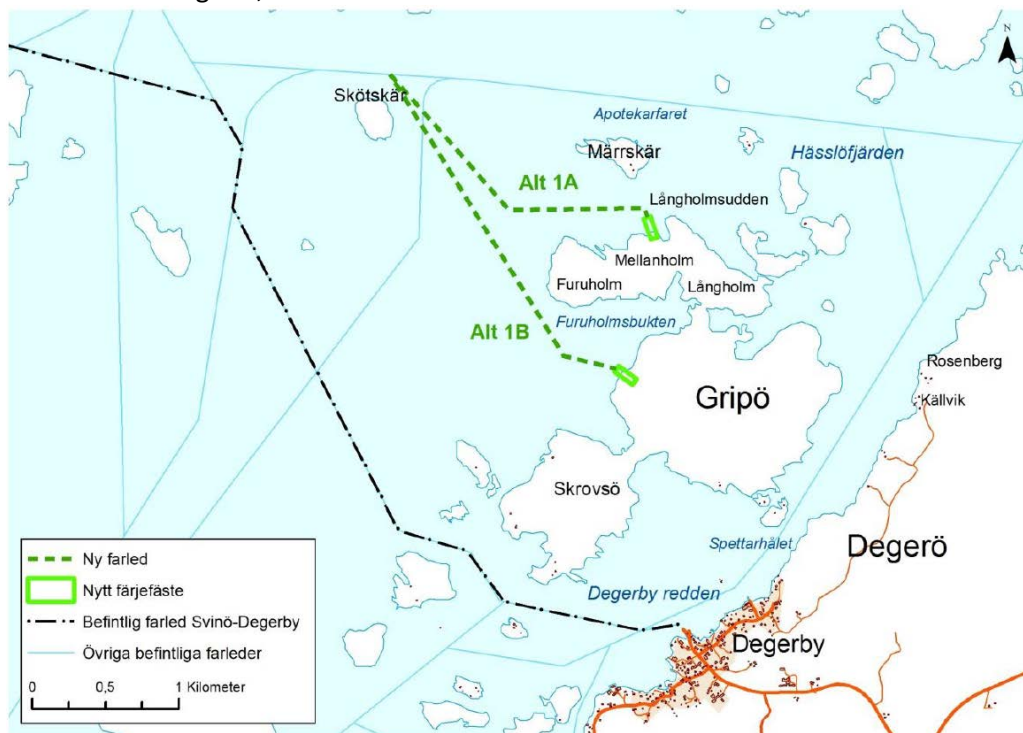
Ägare till fastigheterna Hästkleven 62-406-3-24 och Skansbacka 62-406-3-1 i Degerby, Föglö kommun

Landskapsregeringens bemötande

Projekt Västra Föglö och den nya farledssträckan har bedömts att vara genomförbart med acceptabla konsekvenser för naturmiljön. Högsta förvaltningsdomstolen har, den 31/10 2019, avgjort

vägplaneärendena som fastighetsägaren refererar till i sin första punkt. Domstolen förkastade samtliga besvär och vägplanerna har därmed vunnit laga kraft.

Farledssträckningen har utretts i samband med MKB:n för projekt västra Föglö och är markerad som alternativ 1A i figur 1, nedan.

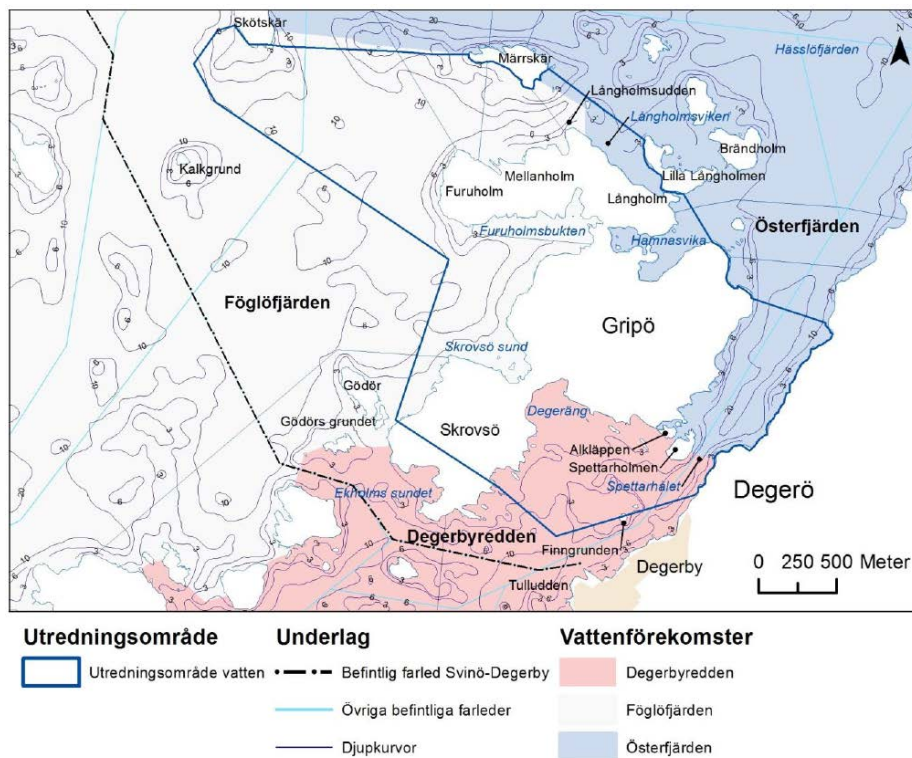


Figur 1. Kartutdrag från slutlig MKB för projekt västra Föglö. Den farledssträckning som delgivits sammanfaller med alternativ 1A i figuren.

I miljöbedömningen i MKB:n antogs att man behöver muddra och spränga ca 20 000 m² bergyta för att förverkliga hamnen. Under detaljprojekteringen har man genom att optimera konstruktionerna och deras placering minskat muddringsbehovet till ca 4 000 m² i hamnläget, där ca hälften är bergschakt.

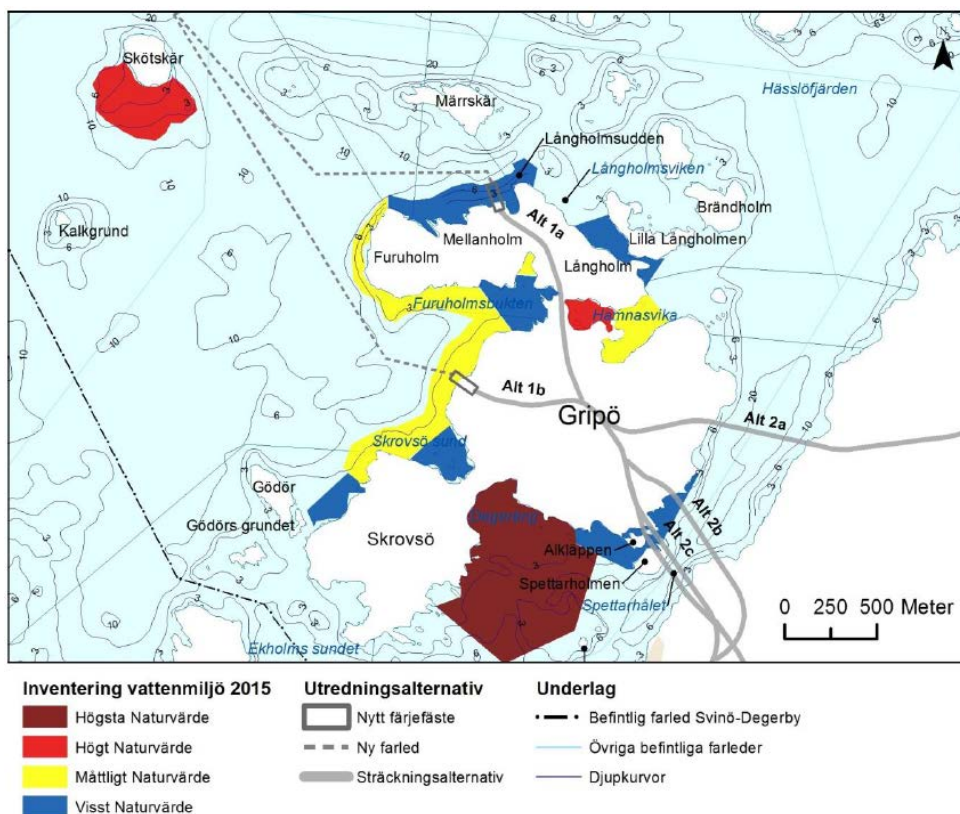
Farleden i sig har inget muddringsbehov. De åtgärder som krävs för att förverkliga farleden är att sätt ut 4 st. nya prickar. Den nya farledssträckningen blir 1200 m lång och ansluter till befintliga farled strax öster om Skötskär.

I figuren endan redovisas de vattenförekomster som undersökts i MKB:n



Figur 2. Kartutdrag från slutlig MKB för projekt västra Föglö. Det är vattenförekomsten, Föglöfjärden som påverkas av den nya färledssträckningen.

En inventering av marina undervattensmiljöer (bottenvegetation och fiskrekrytering) gjordes inom utredningsområdet under maj och augusti 2015. Resultaten tyder sammantaget på att utredningsområdet ur fiskrekryteringssynpunkt är generellt av ganska låg kvalitet. Vad gäller varmvattengynnade arter visade resultaten att det finns få vikar av betydande intresse. Både norra, västra och östra sidorna av området är i mycket hög grad påverkade av den befintliga färjetrafiken vilket gör det tveksamt om vikarna inom utredningsområdet kan hålla tillräckliga vartemperaturer. Suget orsakat av färjetrafiken grumlar också dessa vikar, vilket ger minskat ljus och lägre tillväxt av vattenväxterna. Även den lilla viken mellan Alkläppen och Gripö verkar avsevärt påverkad av färjetrafiken. Figuren (figur 3) nedan visar resultatet av inventeringarna som gjordes sommaren 2015



Figur 3. Kartutdrag från slutlig MKB för projekt västra Föglö. Det är vattenförekomsten, Föglöfjärden som påverkas av den nya farledssträckningen.

I MKB:n konstaterar man att "Projektet innebär en omdirigering och inte ett tillägg av fartygstrafik och ökningen av fartygstrafik vid det nya färjefästet på Långholmen eller Gripö motsvaras av en minskning av trafiken vid färjefästet i Degerby. Eftersom närområdet till det nuvarande färjefästet i Degerby bedöms ha högre naturvärden och utgöra ett känsligare habitat än de två alternativa platserna för nytt färjefäste blir nettokonsekvensen av en förflyttning av trafiken för vattenmiljön möjligtvis positiv (åtminstone om listade skyddsåtgärder vidtas)."

Underlagsrapporterna till MKB:n där inventeringsresultaten finns redovisade finns tillgängliga hos Landskapsregeringen.

Kjell Karlsson, ägare till Inre Julholmskläppen och Yttre Julholmskläppen

Från: Marcus Måtar <marcus.matar@cityjuristerna.ax>

Skickat: torsdag 11 juli 2019 15:29

Till: Regeringen Registrator-Registraturen <registrator@regeringen.ax>

Ämne: Påminnelse från Kjell Karlsson i Ålands landskapsregerings ärende Dnr ÅLR 2019/4870

Till Ålands landskapsregering

Ärende: Påminnelse i ärendet Dnr 2019/4870 gällande ny farled till planerat färjefäste vid Mellanholm/Föglö

Jag hänvisar till det rubricerade ärendet och kan för Kjell Karlssons del ge följande påminnelse/invändning mot farledsplanerna:

Kjell Karlsson med familj äger Inre Julholmskläppen och Yttre Julholmskläppen, vilka är belägna nordost om Gripö och Långholm. Den förstnämnda holmen är bebyggd med fritidsbostad.

1. Det saknas lagliga skäl till att inrätta en ny farled enligt den aktuella sträckningen. Allmänt intresse saknas.

2. Den nya farleden kommer ytterligare inverka negativt på min huvudmans fastigheter och på vattenkvaliteten.

Kjell Karlsson kommer driva saken vidare juridiskt såvida beslut om att inrätta en farled godkänns.

Med vänlig hälsning

*Marcus Måtar
för Kjell Karlsson*

Landskapsregeringens bemötande

Infrastrukturprojekt västra Föglö, där det aktuella farledsavsnittet ingår, är en del av den förändring av nuvarande trafiksystem i skärgården som benämns kortrutten. Syftet är att uppnå ett gemensamt trafiksystem med målsättning att förändra, förbättra och klimat-anpassa befintliga trafiklösningar i den åländska skärgården. Genom kortrutten avser Ålands landskapsregering, på uppdrag av Ålands lagting, att implementera ny miljöteknik och klimativänliga strukturella förändringar genom att kombinera nya miljö- och klimativänliga fartyg med förkortade färjepass och en utvecklad kollektivtrafik. I anslutning till kortrutten avser Ålands landskapsregering att investera i nytt fartygstonnage som ska ersätta det fossildrivna fartygstonnage som idag trafikerar mellan fasta Åland och Föglö kommun på linjen Svinö-Degerby. Sammantaget medför kortrutten inte en negativ miljöpåverkan eller försämrad miljöstatus.

Kortruttsprojektet inleddes år 2011 genom Ålands landskapsregerings meddelande om "Strategi för den åländska skärgårdens trafiksystem Korttrutt 2011". Till följd av meddelandet genomfördes år 2012-2013 en förstudie om kortrutten. I förstudien ingick bl.a. en miljökonsekvensbedömning och en samhällskonsekvensbeskrivning.

Med anledning av förstudien gav Ålands landskapsregering 17.4.2014 ett meddelande om framtidens skärgårdstrafiksystem till Ålands lagting (meddelande nr 6, lagtingsår 2013/2014), som förordades av Ålands lagtings finans- och näringsutskott i mars 2015.

Ålands landskapsregering genomförde därefter en miljökonsekvensbedömning avseende den del av kortruttsprojektet som benämns västra Föglö. Ålands lagting har därefter i beslut om första tilläggsbudget 2017 beviljat Ålands landskapsregering en investeringsfullmakt i syfte att förverkliga kortruttsprojektet. Fullmakten omfattar två projekt, ett avseende västra Föglö och ett avseende östra Föglö.

Farledssträckningen är en del av förbindelsen mellan fasta Åland och Föglö och har utretts i samband med MKB:n för projekt västra Föglö. Farleden ansluter till de vägplaner som förbinder hamnen på Mellanholm med landsvägen nordost om Degerby. Den 31/10 2019 avgjorde högsta förvaltningsdomstolen besvären mot vägplanerna som nu vunnit laga kraft.

Projektet har sin grund i beslut fattade av Ålands landskapsregering och Ålands Lagting och kan därför anses uppfylla kravet på allmänintresse.

Farledssträckningen har utretts i samband med MKB:n för projekt västra Föglö och är markerad som alternativ 1A i figur 1, nedan.

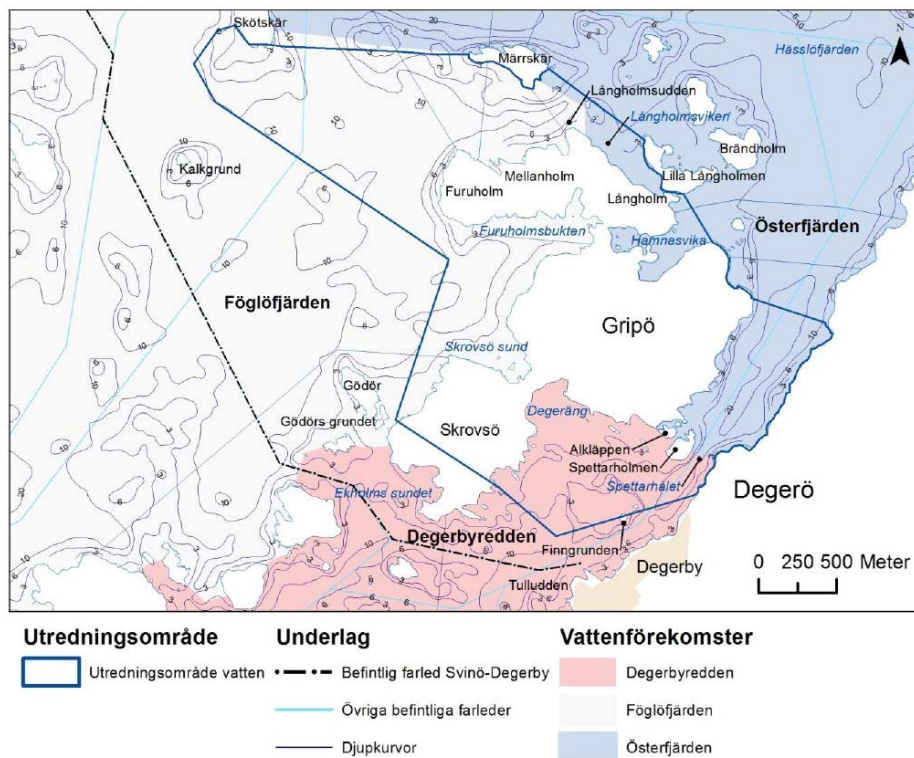


Figur 1. Kartutdrag från slutlig MKB för projekt västra Föglö. Den farledssträckning som delgivits sammanfaller med alternativ 1A i figuren.

I miljöbedömningen i MKB:n antogs att man behöver muddra och spränga ca 20 000 m² bergyta för att förverkliga hamnen. Under detaljprojekteringen har man genom att optimera konstruktionerna och deras placering minskat muddringsbehovet till ca 4 000 m² i hamnläget, där ca hälften är bergschakt.

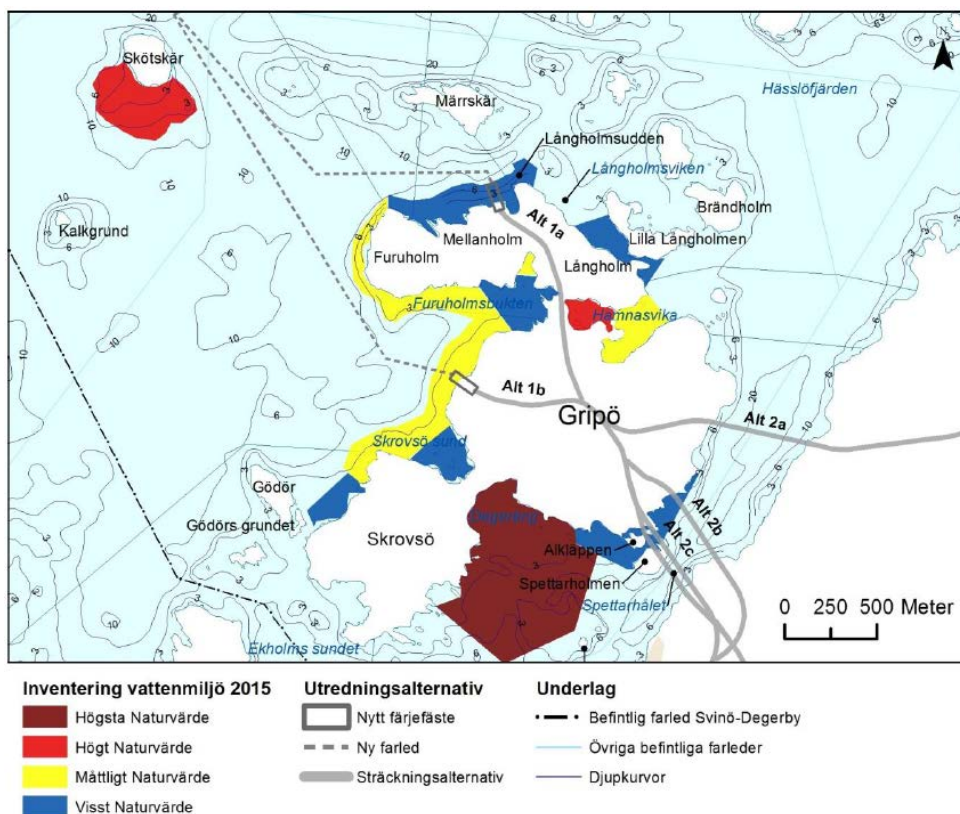
Farleden i sig har inget muddringsbehov. De åtgärder som krävs för att förverkliga farleden är att sätt ut 4 st. nya prickar. Den nya farledssträckningen blir 1200 m lång och ansluter till befintliga farled strax öster om Skötskär.

I figuren endan redovisas de vattenförekomster som undersökts i MKB:n



Figur 2. Kartutdrag från slutlig MKB för projekt västra Föglö. Det är vattenförekomsten, Föglöfjärden som påverkas av den nya färledssträckningen.

En inventering av marina undervattensmiljöer (bottenvegetation och fiskrekrytering) gjordes inom utredningsområdet under maj och augusti 2015. Resultaten tyder sammantaget på att utredningsområdet ur fiskrekryteringssynpunkt är generellt av ganska låg kvalitet. Vad gäller varmvattengynnade arter visade resultaten att det finns få vikar av betydande intresse. Både norra, västra och östra sidorna av området är i mycket hög grad påverkade av den befintliga färjetrafiken vilket gör det tveksamt om vikarna inom utredningsområdet kan hålla tillräckliga vartemperaturer. Suget orsakat av färjetrafiken grumlar också dessa vikar, vilket ger minskat ljus och lägre tillväxt av vattenväxterna. Även den lilla viken mellan Alkläppen och Gripö verkar avsevärt påverkad av färjetrafiken. Figuren (figur 3) nedan visar resultatet av inventeringarna som gjordes sommaren 2015



Figur 3. Kartutdrag från slutlig MKB för projekt västra Föglö. Det är vattenförekomsten, Föglöfjärden som påverkas av den nya farledssträckningen.

I MKB:n konstaterar man att "Projektet innebär en omdirigering och inte ett tillägg av fartygstrafik och ökningen av fartygstrafik vid det nya färjefästet på Långholmen eller Gripö motsvaras av en minskning av trafiken vid färjefästet i Degerby. Eftersom närområdet till det nuvarande färjefästet i Degerby bedöms ha högre naturvärden och utgöra ett känsligare habitat än de två alternativa platserna för nytt färjefäste blir nettokonsekvensen av en förflyttning av trafiken för vattenmiljön möjligtvis positiv (åtminstone om listade skyddsåtgärder vidtas)."

Magnus Lundberg, huvudägare till vattenområdet kring Märskär i Föglö kommun, beteckning 62-406-8-0

Från: Magnus Lundberg <make.lundberg@gmail.com>

Skickat: torsdag 4 juli 2019 17:22

Till: Regeringen Registrator-Registraturen <registrator@regeringen.ax>

Ämne: Ny farled öster om Skötskär i Föglö kommun

Till Ålands Landskapsregering

Som huvudägare till vattenområdet kring Märskär i Föglö kommun, beteckning 62-406-8-0, vill jag härmed överklaga beslutet för anläggningen av en ny farled mellan 2800 Brändö-Järsö, öster om Skötskär och nytt färjefäste på Mellanholm.

Farleden går i stor utsträckning genom vårt vattenområde och därmed förstörs fiskemöjligheter på urgamla fiskrika områden öster om Märskär. Dessutom uppstår svall och buller från färjan och

färjefästet söder om ön vilket därmed gör att värdet för vår holme med vattenområde reduceras kraftigt.

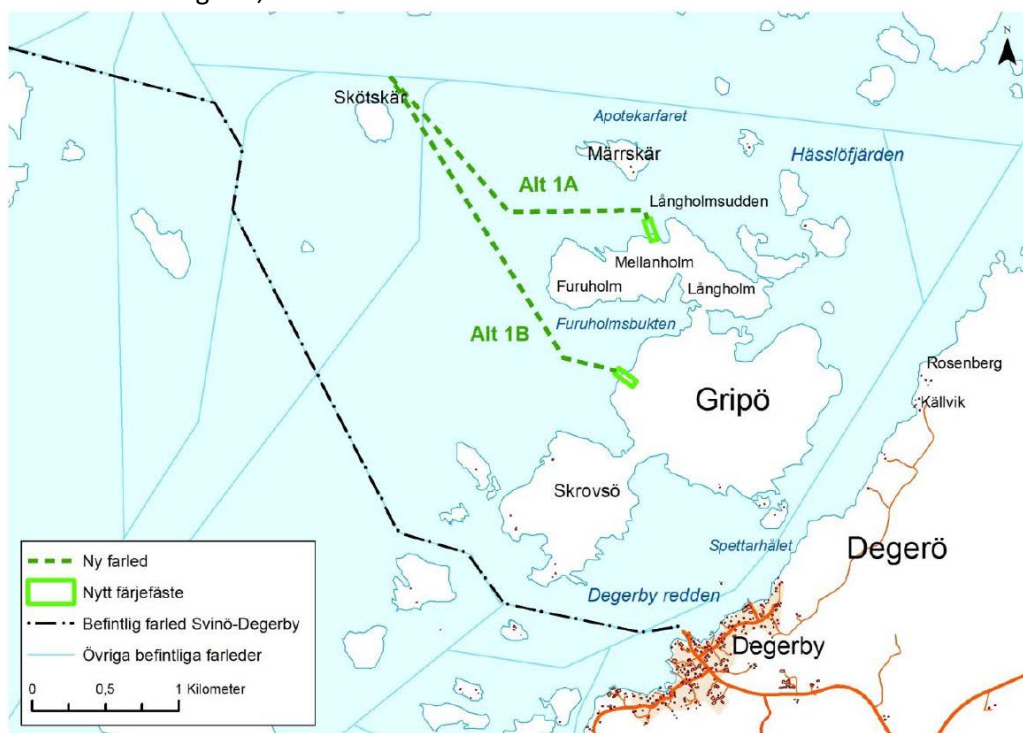
Ytterligare vill jag påpeka att denna nya farled utgör en stor säkerhetsrisk för den småbåtstrafik samt kanotled som sommartid används flitigt. Även den tunga färjetrafiken runt Skötskär utgör en fara då stora färjor möts från tre olika håll - även en lekman inser att detta beslut är oklokt ur en säkerhetsbedömning.

Slutligen vill jag också påpeka att jag ställer mig ytterst tveksam till det hela sk kortruttsprojektet som verkar ha begränsat stöd från allmänheten och där nyttan av investeringar och miljöpåverkan inte står i proportion till kostnader och åverkan.

Mvh
Magnus Lundberg

Landskapsregeringens bemötande

Farledssträckningen har utretts i samband med MKB:n för projekt västra Föglö och är markerad som alternativ 1A i figur 1, nedan.

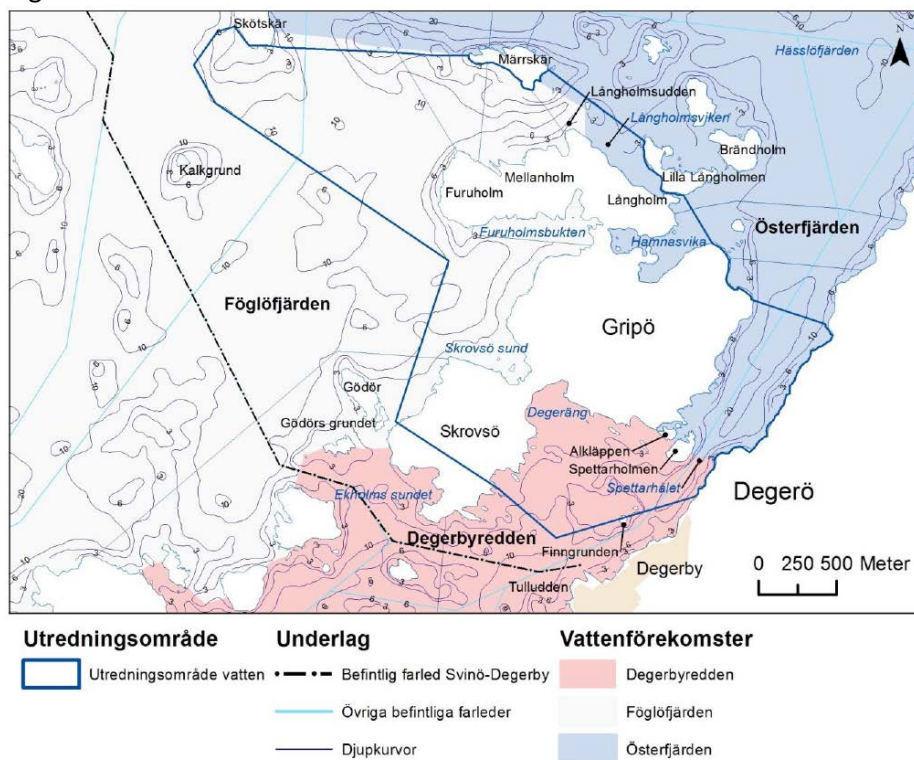


Figur 1. Kartutdrag från slutlig MKB för projekt västra Föglö. Den farledssträckningen som delgivits sammanfaller med alternativ 1A i figuren.

I miljöbedömningen i MKB:n antogs att man behöver muddra och spränga ca 20 000 m² bergyta för att förverkliga hamnen. Under detaljprojekteringen har man genom att optimera konstruktionerna och deras placering minskat muddringsbehovet till ca 4 000 m² i hamnläget, där ca hälften är bergschakt.

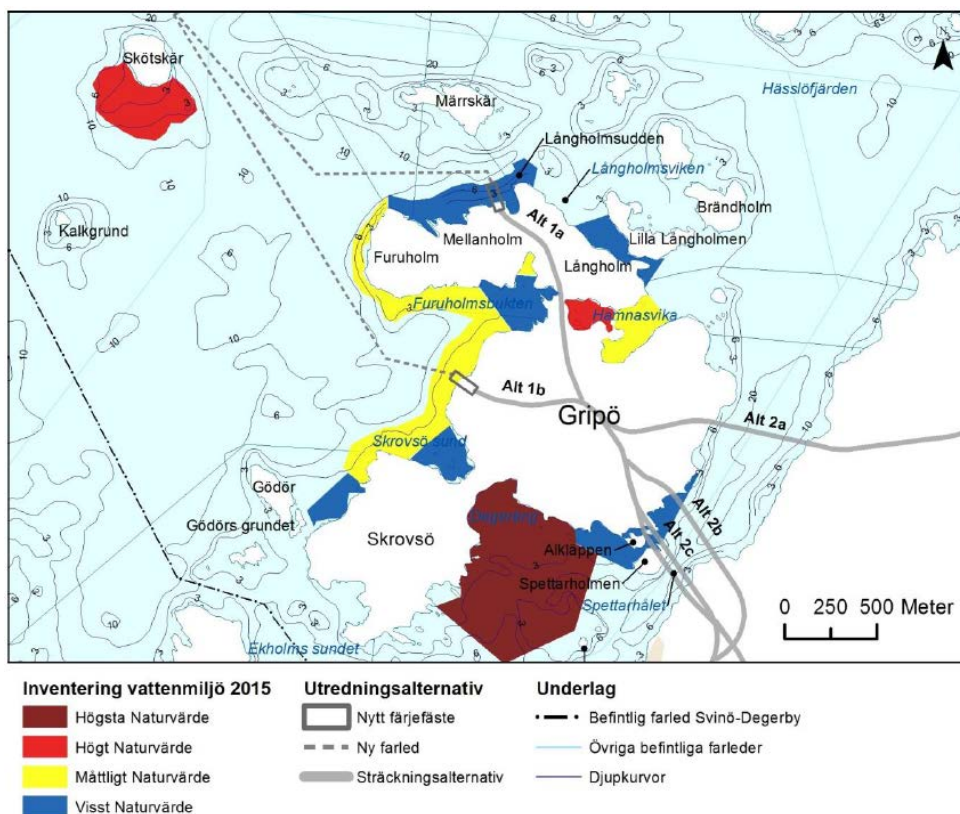
Farleden i sig har inget muddringsbehov. De åtgärder som krävs för att förverkliga farleden är att sätt ut 4 st. nya prickar. Den nya farledssträckningen blir 1200 m lång och ansluter till befintliga farled strax öster om Skötskär.

I figuren endan redovisas de vattenförekomster som undersökts i MKB:n



Figur 2. Kartutdrag från slutlig MKB för projekt västra Föglö. Det är vattenförekomsten, Föglöfjärden som påverkas av den nya farledssträckningen.

En inventering av marina undervattensmiljöer (bottenvegetation och fiskrekrytering) gjordes inom utredningsområdet under maj och augusti 2015. Resultaten tyder sammantaget på att utredningsområdet ur fiskrekryteringssynpunkt är generellt av ganska låg kvalitet. Vad gäller varm-vattengynnade arter visade resultaten att det finns få vikar av betydande intresse. Både norra, västra och östra sidorna av området är i mycket hög grad påverkade av den befintliga färjetrafiken vilket gör det tveksamt om vikarna inom utredningsområdet kan hålla tillräckliga vårtemperaturer. Suget orsakat av färjetrafiken grumlar också dessa vikar, vilket ger minskat ljus och lägre tillväxt av vattenväxterna. Även den lilla viken mellan Alkläppen och Gripö verkar avsevärt påverkad av färjetrafiken. Figuren (figur 3) nedan visar resultatet av inventeringarna som gjordes sommaren 2015



Figur 3. Kartutdrag från slutlig MKB för projekt västra Föglö. Det är vattenförekomsten, Föglöfjärden som påverkas av den nya farledssträckningen.

I MKB:n konstaterar man att "Projektet innebär en omdirigering och inte ett tillägg av fartygstrafik och ökningen av fartygstrafik vid det nya färjefästet på Långholmen eller Gripö motsvaras av en minskning av trafiken vid färjefästet i Degerby. Eftersom närområdet till det nuvarande färjefästet i Degerby bedöms ha högre naturvärden och utgöra ett känsligare habitat än de två alternativa platserna för nytt färjefäste blir nettokonsekvensen av en förflyttning av trafiken för vattenmiljön möjligtvis positiv (åtminstone om listade skyddsåtgärder vidtas)."

Projekt Västra Föglö och den nya farledssträckan innebär att nuvarande färjeresor mellan Föglö och Svinö ersätts med en ny, kortare, färjeresor mellan Svinö och Mellanholm och kortas ned från dagens 30 minuter till mellan 18 och 19 minuter. Det blir därmed en förkortning på 11-12 minuter jämfört med idag. Körsträckan kortas ned med ca 3 km för varje färjetur. Antalet färjeturer som planeras är samma antal som redan trafikerar idag. Därav kommer den totala miljöpåverkan av trafiken att minska totalt sett.

Säkerhetsaspekterna för fartygstrafiken har tagits i beaktande i planeringen av farleden.