MÖTESANTECKNINGAR

förda vid Styrgruppsmöte för Föglötunnelns MKB

Tid	12 Januari 2010, kl 15.00	
Plats	Självstyrelsegården, Mariehamn	
Närvarande	Bength Dahlén	Landskapsregeringen Trafikavd
	Ian Bergström	Landskapsregeringen Trafikavd
	Veronica Thörnroos	Landskapsregeringen Trafikavd
	Otto Hojar	Föglö Kommun
	Hans Kristian Skaag	Föglö Kommun
	Ethel Sundblom	Föglö Kommun
	Danny Sundman	Lemlands Kommun
	Jerker Örjans	Markägare Lemland
	Sven-Anders Eriksson	Markägare Lemland
	Daniel Wikblom	Markägare Lemland
	Niklas Wikblom	Markägare Lemland
	Jakob Kjellman	WSP Environmental
	Kjell-Owe Ahlskog	WSP Environmental
Distribueras	Samtliga närvarande	

Ansv/Klart

1 Fastställande av styrgruppens arbete

1.1 Målsättning, Medlemmar och Arbetssätt

J Kjellman beskrev syfte och målsättning med en styrgrupp inom MKB processen. Styrgruppens målsättning, medlemmar och arbetssätt fastställs av styrgruppen självt. Styrgruppens sammansättning bör vara representativ för alla intressegrupper. Styrgruppens huvudsakliga uppgift är att definiera vilka frågor som bör utredas samt omfattningen på dessa utredningar. Styrgruppen kan också användas för att informera och upprätthålla dialog med de olika intressenterna.

M:\0004\0100231 MKB Föglö tunnel\Förvaltning\Styrgruppsmöte 1 protokoll.doc

Styrgruppen fattar inte beslut i MKB frågor utan detta åligger Projektägaren. Denna bestämmer själv i vilken omfattning man väljer att ta styrgruppens synpunkter i beaktande.

Styrgruppens sammansättning diskuterades och Lemlands markägarrepresentanter framförde önskemål om att Landskapets miljömyndighet borde ingå. Det diskuterades huruvida dessa är intresserade att delta p.g.a. dess behov av att behålla sin opartiskhet.

Bland Lemlands markägarrepresentanter rådde olika meningar huruvida man tänkte delta i styrgruppsprocessen eller ej. Orsaken till att ej delta är att markägarna motsätter sig all form av planering och kartering för en ev. tunnel/vägförbindelse och därför anser man att det inte finns något att diskutera i styrgruppen medan Jerker Örjans ansåg att ett deltagande är motiverat för att kunna påverka processen.

Det fattades inget beslut om styrgruppens sammansättning eller fortsatta arbete.

2 MKBn såhär långt

Lemlands markägarrepresentanter framförde kritik mot den inledande MKB processen och inledningen på hela projekt. Alla närvarande höll med om att projektet tagit en olycklig vändning med låsta positioner och konflikter mellan olika intressenter som följd. Markägarrepresentanterna ifrågasatte om inte WSP borde ha insett och informerat Landskapsregeringen om dessa risker i ett tidigt skede av processen. J Kjellman höll delvis med men hävdade att man inte förutsett den starka reaktion och livliga debatt som projektet genererat.

Markägarrepresentanterna ifrågasatte också att styrgruppen sammankallas i ett så sent skede av processen. Man ansåg att markägarna borde ha involverats i ett mycket tidigare skede. Detta hade synliggjort det kompakta motstånd från markägarnas sida och på så vis kunnat lägga ner hela tunnelprojektet med uppenbara inbesparingar av skattemedel som följd.

S-A Eriksson ifrågasatte om WSP Environmental verkligen kan anses vara opartisk när samma företag har ansvaret för både vägplaneringen, stenkrossdeponiområden och MKBn. B Dahlén beskrev bakgrunden till upphandlingen och motiverade beslutet att använda samma konsult för både vägplanering och MKB med att detta förenklar och försnabbar processen. S-A Eriksson ifrågasatte om man med facit i hand kunde se att B Dahléns uppfattning att upphandlingsmodellen med sammanslagning av MKB, väg och stendeponiområden hade gett några samordningsfördelar. D. Wikblom ansåg att man inte kan försvara ett så godtyckligt tänkande i en så viktig fråga då det finns ett uppenbart jäv och ekonomisk fördel i detta fall. J Kjellman beskrev de lagar som styr MKB processen samt att praxis i dylika projekt är att samma organisation är ansvarig för båda processerna eftersom det annars blir mycket svårt att samordna planeringen och beakta alla aspekter. Kjellman förklarade också skillnaden mellan MKB konsultens behov av att vara opartisk i processen men inte nödvändigtvis oberoende av uppdragsgivaren. Markägarrepresentanterna ställde sig kritiska till detta resonemang och hävdade att WSP satt på dubbla stolar.

J Örjans ställde frågan vem och hur MKB processen kontrolleras för att säkerställa MKBns kvalitet och opartiskhet. J Kjellman förklarade att Ålands lagstiftning skiljer sig från Finlands och att på Åland finns det ingen officiell instans som granskar och godkänner MKBn. Här sker själva godkännandet i samband med att man beslutar om projektets tillstånd, m a o godkännandet av MKBns upplägg görs av projektägaren och omfattningen granskas av tillståndmyndigheten i samband med att projektet ansöker om

M:\0004\0100231 MKB Föglö tunnel\Förvaltning\Styrgruppsmöte 1 protokoll.doc

laga tillstånd. I Finland granskar miljömyndigheten den färdiga MKBn medan på Åland tar denna del i processen och gör ett utlåtande.

Markägarna framförde att det är en tydlig brist i den Åländska MKB lagstiftningen. MKB processen är inte en demokratisk, opartisk och oberoende process eftersom projektägaren kan styra den för sina syften.

2.1 Befintliga alternativ

Det nuvarande projektet har av landskapsregeringen och Lagtinget definierats och avgränsats till att endast omfatta ett huvud alternativ, det ”Södra alternativet” (väg och tunnel från södra Lemland till Bråttö på Föglö). I praktiken innebär detta att MKBn omfattar två alternativ;
- 0+ (Förnyad färja, samma vägar och rutter)
- Väg alternativ + tunnel med variationer

Enligt J Kjellman är 1+1 alternativ tillräckligt för att uppfylla lagens krav gällande MKB. Kjellman förtydligade också att alla alternativ som ingår i en MKB måste vara rimliga, m a o så kan man inte ta med alternativ som man på förhand kan bedöma att inte är genomförbara.

D Sundman och V Thörnroos beskrev bakgrunden och de politiska orsakerna till att Landskapsregeringen och Lagtinget gjort denna definition och avgränsning i Trafikavdelningens uppdrag. D Sundman, som själv varit med och tagit dessa beslut, anser idag att de fattats på felaktig grund och med bristande kunskap. Hans åsikt är att beslutet borde omprövas och att även andra alternativ med tunnel och/eller bro i norra delen av Föglö borde tas med i utredningen och MKBn. Detta skulle i princip betyda att man gör en omstart av hela processen med nya avgränsningsmöten etc. Enligt I Bergström skulle detta innebära att man måste göra en ny kartering av botten och bergförhållandena i norr. En dylik utredning tar ca ett år och måste göras innan en MKB process för de ”Norra alternativen” kunde startas upp.

D. Wikblom ansåg att tunnelprojektet som presenterats i sin helhet är ogenomförbart och orimligt både kostnadsmässigt och med mycket stora ingrepp i människors rättigheter och livsstil det innebär. Därtill natur och miljö som förstörs i en helt oproportionell utsträckning som saknar motstycke i Åländsk historia.

2.2 Gjorda utredningar

S-A Eriksson ansåg att flera av de beslut om utredningar som fattats på tidigare möten inte följts upp och att utredningar inte genomförts. J Kjellman förklarade att flera av uppdragen har delats mellan olika aktörer (experter) och att en del utredningar är genomförda men ännu inte rapporterade. Alla utredningar kommer i slutändan att ingå i MKBn. D Wikblom framförde önskemål om att få en förteckning över vilka utredningar som genomförts och vilka som återstår.

- En Kultur- och fornminnes inventering har gjorts sommaren 2009 av Museibyrån.
- En Socio-ekonomisk konsekvensutredning har gjorts av ÅSUB. Denna avrapporterades i Nov 2009 och finns tillgänglig via ÅSUBs hemsida.(Rapport 2009 12)
- En säkerhetsriskanalys för själva tunneln har genomförts av Sintef. Rapporten ingår i MKBn.
- Miljöinventeringar i fält (inkl Fjärilar, Skyddsvärda häckande fåglar, Biotoper för skyddsvärda växter och Biotoper för skyddsvärda grod- och kräldjur) har genomförts av WSP och externa experter under sommaren 2009. Resultaten är inte sammanställda och rapporterade.

M:\0004\0100231 MKB Föglö tunnel\Förvaltning\Styrgruppsmöte 1 protokoll.doc

S-A Eriksson framförde kritik mot den inventering som Museiverket gjorde under sommaren 2009. Enligt honom genomfördes inventeringen under den tid på året då växtligheten är som mest riklig och eventuella fornminnen därmed mycket svåra att hitta. Eriksson och D. Wikblom ansåg att resultaten från denna inventering därför kan ifrågasättas och ansåg att dess bristande kvalitet borde framgå av rapporten.

N. Wikblom framförde kritik mot de genomförda fågelinventeringarna med hänvisning till att dessa genomförts för sent på sommaren. N. och D. Wikblom ansåg att dessa inventeringar var dåligt genomförda och borde göras om. Man ansåg också att tidpunkterna för de genomförda inventeringarna och dess bristande kvalitet borde framgå av rapporten.

D. Wikblom ställde frågan vem som avgör vilka arter som skall klassas som skyddsvärda och därmed noteras i MKBn. Enligt J Kjellman har man följt de klassificeringar som gäller för Åland och Finland samt EU. Wikblom ställde också den retoriska frågan vem som har ansvar ifall arter försvinner i framtiden p.g.a. väg/tunnel bygget.

Lemlands markägarrepresentanter ifrågasatte också om Sintefs säkerhetsutredning verkligen omfattat alla aspekter såsom t ex befintlig kapacitet inom respektive FBK. Enligt B Dahlén beaktas dessa aspekter och resultaten kommer att ingå i MKBn. Dahlén betonade dock att Sintef's säkerhetsutredning endast omfattar själva tunneln, inte andra eventuella aspekter såsom t ex den ökande trafiken genom byarna. Se 3.2 nedan angående behov av ytterligare utredningar.

2.3 Tillkommande utredningar

J Kjellman konstaterade att följande utredningar har planerats som en del av MKB processen men ännu inte genomförts:
- Socialkonsekvensbedömning (SKB). Denna är tänkt att genomföras som en enkät till berörda ortsbor, företag och stug-/markägare. Enkäten kommer att kompletteras med en sammanställning och analys av övriga enkäter/utredningar som gjorts i frågan samt även analys av synpunkter och debatter som förekommit i media och i olika webforum.
- Buller/dammutredning. Bör omfatta både trafik, byggnadsskedet och en eventuell framtida krossning av tunnelmassorna.
- Utredning över vattenavrinning från upplagringsplatserna.
- punktutsläpp till vatten som tunneln medför
-Bråttö Natura 2000 evaluering

Under diskussionen framfördes följande synpunkter på de planerade utredningarna:
- Representanterna för Föglö Kommun framförde att SKB enkäten även borde omfatta boende på Sottunga och Kökar eftersom dessa eventuellt i framtiden kan påverkas ifall förbindelserna till dessa kommuner ändras i och med tunneln.
- Lemlands markägarrepresentanter ifrågasatte SKB enkäten och dess opartiskhet. K-O Ahlskog ansåg att styrgruppen borde ges tillfälle att kommentera enkäten innan den distribueras. Markägarrepresentanterna ansåg vidare att en ytterligare enkät bland södra Lemlands markägare är onödig eftersom så gott som samtliga dessa redan skrivit under Uppropet mot tunnelprojektet som överlämnades till Landskapsregeringen i augusti 2009. Som motiv till detta angavs att SKB enkäten lätt kan utformas så att den manipulerar folk att svara till projektets favör. En kopia på uppropet överlämnades till WSP av S-A Eriksson samband med styrgruppsmötet. Uppropet överlämnades tidigare 6. augusti till LR. Uppropet har ej besvarats

3 MKBns fortsatta arbete

Åsikterna om MKBns fortsättning gick starkt isär bland mötesdeltagarna.

Lemlands markägarrepresentanter ansåg att eftersom alla berörda intressenter i deras område motsätter sig projektet och inte kommer att acceptera varken en fortsatt utredning eller några kompromisser i planeringen så finns det ingen orsak eller möjlighet att fortsätta med MKBn utan hela projektet bör avslutas så snart som möjligt. N. Wikblom framförde att markägargruppens avsikt med att stoppa Föglötunnelprojektet är att spara pengar. D.Wikblom ansåg att uppropet med önskvärd tydlighet visade på projektets omöjliga genomförande. Det mest uppenbara och naturliga vägvalet för Landskapsregeringen nu vore att omgående stoppa projektet i sin helhet också med tanke på att många människor mår dåligt pga att dom känner sig hotade och kränkta.

O Hojar ansåg att projektet skall drivas vidare men föreslog att man tar ”time out” i några månader för att ge alla berörda möjlighet att ta till sig all ny information och reflektera. Otto Hojar motiverade sin åsikt med att han för egen del har otillräcklig information för att ta adekvata beslut gällande projektets framtid i detta nu.

Även D Sundman framförde att en ”time out” är nödvändig i väntan på ett eventuellt nytt beslut från Landskapsregeringen avseende utvidgning av projektet till att också omfatta ett eller flera ”Norra alternativ”.

Ingen enighet avseende MKBns framtid nåddes under mötet utan det åligger Trafikavdelningen och Landskapsregeringen att utvärdera hur man vill gå vidare.

3.1 Alternativutredning

J Kjellman beskrev kortfattat vilka regler som gäller för att MKBn skall kunna utvidgas med fler alternativ samt hur en eventuell avskrivning av en MKB borde gå till. Kjellman betonade att det sämsta alternativet för alla parter är att låta processen ”självdö” eftersom detta förr eller senare leder till att den lyfts upp igen och då startar hela problematiken om igen. Det finns enligt Kjellman inga regler för hur en MKB process skall avbrytas men om Landskapsregeringen av någon anledning skulle välja att inte fullfölja MKB processen så borde denna avslutning ske genom ett offentligt kungörande.

S-A Eriksson framförde att ifall av en eventuell utvidgning (omstart) av projektet så borde en ny upphandling av planerings och MKB konsult göras eftersom det enligt honom finns en intressekonflikt i WSP Environmental’s dubbelroll i projektet.

3.2 Behov av kompletterande arbeten

Under diskussionerna framfördes följande behov/krav på kompletterande utredningar;
- Ett flertal deltagare lyfte fram behovet av en utredning över riskerna med en ”90 väg” genom byarna och denna utredning borde inkluderas i MKBn.
- Ett behov av en hållbarhetsutredning över tunnelns mer övergripande miljöeffekter efterlystes av ett flertal av mötesdeltagarna. Niklas Wikblom ansåg att LR:s Hållbarhetsutredare Hans Dahlin skulle involveras i projektet och analysera miljö och hållbarhets påverkan, artikel bifogas för att ge bakgrund till uppfattningen av en hållbarhets bedömning av Föglötunnelprojektet.
- N och D Wikblom ansåg att fågelinventeringarna var dåligt genomförda och borde göras om (se 2.2 ovan).

M:\0004\0100231 MKB Föglö tunnel\Förvaltning\Styrgruppsmöte 1 protokoll.doc

- Det framfördes även önskemål om att de sammanlagda konsekvenserna av Föglö tunneln inklusive eventuella framtida förbindelser till Sottunga och Kökar borde utredas inom ramen för MKBn. J Kjellman förklarade att en MKB kan bara genomföras mot en befintlig plan, inte en ide´.
- Behovet av att utreda Öjfladornas Natura 2000 status i vägplaneringsprocessen och i MKB processen framfördes.

- D.Wikblom ville ha en redogörelse angående brandsäkerhet och brand beredskap hos alla aktörer i en så viktig fråga som tunnelsäkerheten.

S-A Eriksson framförde att irritationen från markägarna till stor del beror på den olösta problematik som finns runt Förundersökningen och den totala bristen på samsyn mel-la Vägavdelningen och markägarna angående tillståndsförfarandet runt dem. S-A Eriksson framförde att vägavdelningen måste ta initiativ till informationstillfällen gällande förundersökningen.

S-A Eriksson framförde sin åsikt att med den inställning LR har till markägarnas rättigheter samt visat ringa intresse för deras åsikter. S-A Eriksson påtalade att landskapet bör förklara hur man tänker sig möjligheten att med våld ta över markerna och driva expropieringen av de områden man anser sig behöva, utan närmare redogörelser och diskussioner.

3.3 Tidsplan

Ingen enighet avseende MKBns framtid nåddes under mötet och ingen tidsplan uppgjordes.

4 Mötets avslutande

V Thörnroos avvek kl 17.30 av familjeskäl

Mötet avslutades kl. 17.45

Vid protokollet

Kjell-Owe Ahlskog