

00020/20/5201

VAASAN HALLINTO-OIKEUS VASA FÖRVALTNINGSDOMSTOL	
Seap. Anl.	08. 01. 2020
Liitteet _____ Bilagor _____	kpl / st. sivuja / sidor

Seap. 5-pöytäkirja 7.1.2020

Till Vasa förvaltningsdomstol

Ärende: Besvär över Regionförvaltningsverkets i Södra Finland beslut nr 500/2019 av den 12.12.2019

Missnöjda med Regionförvaltningsverkets i Södra Finland beslut nr 500/2019 av den 12.12.2019 avseende tillstånd för installering av två dragvagnar och en elkabel vid Högsar färjrukt i Pargas stad samt ändring av farleden önskar vi undertecknade att Vasa förvaltningsdomstol måtte upphäva sagda beslut i dess helhet såsom varande både lagstridigt och oändamålsenligt. Vi ber även att förvaltningsdomstolen måtte förbjuda verkställigheten av beslutet under den tid behandlingen av vårt besvär fortgår, dvs förbjuda verkställigheten av det icke laga kraft vunna beslutet.

Regionförvaltningsverket har beslutat bevilja Egentliga Finlands NTM-centrals ansökan om att få installera två dragvagnar och en elkabel tvärs över den allmänna farleden samt därtill instiftat bestående nyttjanderätter på två olika fiskelags vattenområden, vartill Regionförvaltningsverket även beslutat att farleden kan avstängas för trafik med olika ljussignaler. Regionförvaltningsverket har i huvudsak motiverat sitt beslut med att den nytta som uppnås är klart större än skadeverkningarna av sagda åtgärder. Härvidlag har man bland annat sagt att vägtrafiken drar nytta av åtgärderna och dessa stöder utvecklandet av Skärgårdens ringväg.

Dessa sistnämnda motiveringar är uppenbart felaktiga. Skärgårdens ringväg går inte över färjpasset till Högsar och har inget samband med frågan. Färjtrafiken till Högsar utvecklas inte heller genom de avsedda åtgärderna utan försämras. Färjrederiet har under sommaren 2019 redan experimenterat med en färja som använder dragvagnar på den aktuella rutten, eventuellt utan tillstånd. Färjan är då den använder dragvagnar mycket långsammare än en propellerdriven färja. Systemet med dragvagnar användes i färjtrafikens begynnelse för mer än 50 år sedan men övergavs till förmån för propellerdrivna färjor, då dessa uppenbart var bättre och effektivare.

Beslutet hänvisar även till miljöaspekterna då avsikten är att färjan skall vara eldriven. Detta argument är i sig korrekt, men eldrift skulle inte förutsätta dragvagnar utan lika väl kunna kopplas till propellerdrift. Färjan Electra på rutten Pargas – Nagu är ett utmärkt exempel på detta då denna färja fungerar bra med eldrivna propellrar. Det optimala är förstås en batteridrivna färja med propellrar (som Electra), men av kostnadsskäl kan eventuellt också en elkabel vara ett alternativ.

Argumentet med miljöhänsyn urholkas emellertid nu till väsentlig del av att de planerade dragvagnarna kommer att omöjliggöra segeltrafik längs den korsande farleden. Denna farled trafikeras idag av ett stort antal seglande båtar, och dessa måste nu, om de har möjlighet därtill, använda motor för att kunna använda farleden. Alla båtar/fartyg som vill använda farleden kommer därtill att tvingas köra i cirklar i väntan på att färjan skall ligga i land, och detta ökar också båttrafikens utsläpp. Därtill kommer sannolikt åtminstone större båtar att helt undvika den korsande farleden och i stället köra en längre farled runt Nagu, vilket igen ökar utsläppen från fossila bränslen.

Beträffande seglande fartyg bör noteras att den korsande farleden på avsnittet intill färjrutten är trång på en längre sträcka. Ett seglande fartyg måste därför vänta på grön ljussignal på ett stort avstånd från färjrutten för att alls kunna manövrera. Då sedan grön ljussignal visas behöver det seglande fartyget kanske 20 minuter för att från vänteområdet passera färjstället, medan man i beslutet rekommenderar att färjan skall vänta 5 minuter mellan varje överfart för att ge båttrafiken tid att passera. Detta visar klart att Regionförvaltningsverkets beslut i praktiken helt omöjliggör och direkt förbjuder segeltrafik längs den aktuella farleden. Alternativt borde färjan trafikera enligt tidtabell med en avgång högst en gång per halvtimme, vilket igen väsentligt försämrar servicen för vägtrafiken och går helt emot de syften som nämns i motiveringarna för beslutet.

Hänvisningen till lägre ljudnivå med en eldriven färja är också irrelevant, då det ljud från färjan som hörs tydligast och också på längre avstånd är den metalliska smäll som uppstår då färjklaffen träffar färjfästet. Detta ljud påverkas inte av färjans framdrivningssätt.

Generellt innebär beslutet att tidvis stänga och öppna en farled att fartygen som färdas längs farleden vid stängning ofta kommer i en ohållbar situation, detta speciellt vid svår väderlek som hård vind och/eller dålig sikt. Fartygen skall köra i cirklar, segelbåtar och motorbåtar blandade, och detta skapar uppenbara farosituationer då farleden samtidigt är trång.

I beslutets motiveringar sägs att användandet av den korsande farleden försvåras i någon mån. Denna formulering är en grov underdrift, då beslutet innebär att farleden helt stängs av alltid då färjan är i rörelse. Dragvagnar som ligger ungefär vid vattenytan innebär dessutom ett synnerligen stort faromoment, som sannolikt kommer att förorsaka allvarliga olyckor.

Beslutet säger att problemen kan elimineras med ljussignaler, men detta stämmer inte. Ljussignalerna syns knappast vid dimma och kommer inte heller att kunna uppfattas av båtar som rör sig utanför farleden, vilket är vanligt till sjöss. De planerade ljussignalerna är vidare tidigare helt okända för sjöfarten och andra än lokala båtar kommer knappast att förstå deras innebörd. Farleden används idag också allmänt av utländska båtar, och dessa kommer ännu mindre att förstå ljussignalerna och skyltarna.

Det blir ytterst svårt att utmärka att farleden är stängd. Jämförelsen med klaffbroar och kanalslussar kan inte tillämpas, eftersom dessa är utmärkta med ljussignaler som är riktade från fasta ljuskällor rakt i farledens riktning. Enligt beslutet skall trafiken vid Högsar färjpass dirigeras med bojar som skall använda ljusen rött och grönt. Detta är på det aktuella stället totalt förkastligt, emedan dessa kommer att förväxlas med lateralutprickningen. Att placera signalerna på land på stort avstånd från farleden är inte heller möjligt eftersom dessa inte skulle synas tillräckligt tydligt och inte klart kunna kopplas till färjpasset.

I den utsträckning de planerade trafikarrangemangen blir kända inom båtkejsar kommer många båtar helt klart att undvika hela farleden. Detta leder som nämnts till större utsläpp då båtarna i stället rundar Nagu huvudöarna. Dessutom kommer vetskapen om en ofta avstängd farled sannolikt att minska besöksantalet i Nagu gästhamn med ekonomiskt bortfall för ortens företagare som följd. Det är också värt att notera att brygganläggningarna i Nagu gästhamn denna vinter förnyas med samhällliga medel, samtidigt som en statlig myndighet genom det aktuella beslutet försvårar användandet av hamnen.

Farleden förbi Högsar färjpass har i tiden upprätthållits och skapats som ett alternativ, närmast för mindre fartyg, till huvudfarleden som går från Åbo till Utö, det så kallade Storströms-faret. Om trafiken på farleden genom Norrströmmen förbi Högsar försvåras dramatiskt, som det aktuella beslutet nu innebär, kommer trafiken att hellre välja den västra stora farleden genom Storströmmen, vilket kommer att leda till att trafiken ökar där, och säkerheten för handelssjöfarten minskar.

Beslutet nämner också att ingen regelbunden turtrafik förekommer på farleden som korsar Högsar färjrukt. Detta stämmer kanske, men däremot förekommer en rätt omfattande kommersiell trafik på farleden. Många charterbåtar trafikerar farleden liksom även förbindelsefartyg på väg till och från sina rutter. Försvarmakten och andra statliga myndigheter använder också farleden.

Det finns ingenting i de Internationella eller de nationella sjövägsreglerna som skulle ge möjligheter att stänga en farled för att släppa fram ett annat fartyg, vilket beslutet innebär. Att färjan är ett fartyg är helt klart, och detta konstaterades även i den rapport som Olycksutredningscentralen gav efter vajerfärjans grundstötning i Gustavs. Att stänga en farled för fasta hinder som klaffbroar och slussar är möjligt, men detta kan på inget sätt jämföras med dessa fall. Signalerna för dessa är fast bestämda, det finns tidtabeller att tillgå, och ofta finns det möjligheter att förtöja fartygen under en eventuell väntetid.

Det kan finnas endast två orsaker till elektrifieringen av Högsar-färjan, att göra driftkostnaderna lägre för det trafikerande bolaget och att förbättra miljövärdena genom mindre utsläpp. Det saknas helt utredning om huruvida elektrifieringen innebär någon inbesparing för rederiet. Initialkostnaderna som uppstår med överföringen kommer i varje fall att minska på den ekonomiska nyttan för en mycket lång tid framöver. Miljöaspekten är även obevisad eftersom det kommer att uppstå miljökonsekvenser för alla fartyg som antingen väljer längre alternativa rutter, eller som ligger med motorerna på och väntar på genomfarten längs farleden. De i beslutet nämnda av färjans propellrar förorsakade erosionsproblemen vid färjfastena har på inget sätt påvisats, och några sådana har aldrig tidigare nämnts eller getts offentlighet fastän färjan trafikerat där många årtionden.

Beslutet beaktar inte heller att trafiken på färjpasset konkurrensutsätts med vissa intervaller och skall skötas av det företag som vinner konkurrensutsättningen. Ifall man på färjpasset går in för en idag mycket speciell metod att framdriva färjan betyder detta lätt att den nuvarande trafikanten/rederiet får en monopolsituation. Det är osannolikt att något annat rederi har en motsvarande färja att använda på färjpasset, då beslutet skraddarsyr trafiken för en mycket speciell och bestämd färja. Frågan om konkurrenssituationen har uppenbarligen inte alls utretts för beslutet och inga utlåtanden har inbegärts av konkurrensmyndigheterna.

Installeringen av de planerade dragvajerarna och elkabeln försvårar slutligen klart möjligheten att använda vattenområdet utanför farleden för fiske och kränker sålunda Druckis fiskelags rätt. Delägarna i fiskelaget är därtill vana att röra sig med båt på vattenområdet även utanför farleden. Fiskelagets delägare kommer därför att utsättas för en exceptionellt stor risk för olyckor, då de redan i sig olämpliga ljussignalerna inte alls riktar sig till omgivande vattenområden.

Därtill torde användandet av dragvagnar och elkabel under vintern, dvs under den tid då vattenområdet normalt är istäckt, förutsätta ibruktagandet av anordningar för att hålla färjrutten isfri, då elkabeln sannolikt annars löper stor risk att skadas. Normalt används för detta fast monterade eldrivna propellrar eller alternativt blåses luft ut under vattnet på den aktuella rutten. De miljömässiga följderna av dessa åtgärder har inte alls utretts eller bedömts i Regionförvaltningsverkets beslut, och även på denna grund bör beslutet anses strida mot lag. Ifall åter elkabeln kopplas loss under vintern och färjan då övergår till normal diesel-propellerdrift faller hela miljöresonemanget kring eldriften, dvs eldriften skulle då bara komma att användas under den period då kabeln och dragvagnarna förorsakar som mest förfång och de största skaderiskerna.

Det finns även en betydande risk att detta tillstånd skulle kunna bli ett prejudikat för framtiden. Samtliga vajerfärjpass i Finland skulle därmed kunna elektrificeras med el-kabel, och flera av dessa färjpass har korsande farleder som även används av stora handelsfartyg. Följderna av detta skulle vara oöverskådliga.

Hänvisande till ovanstående ber vi att Regionförvaltningsverkets i Södra Finland beslut nr 500/2019 av den 12.12.2019 på sätt som inledningsvis anförts upphävas i dess helhet såsom varande klart lagstridigt och omotiverat.

Vattenlagen 3 kap 4 § stipulerar att tillstånd för ett vattenprojekt inte kan beviljas om åtgärden äventyrar den allmänna säkerheten. Vi anser att vi här kunnat visa att anläggandet av två dragvagnar tvärs över en livligt trafikerad farled äventyrar den allmänna säkerheten. Samma lagrum stipulerar även att ett tillstånd kan beviljas endast om nyttan av åtgärden är avsevärd i förhållande till de förluster den medför för allmänna eller enskilda intressen, och åtgärden får inte nämnvärt kränka allmänna och enskilda intressen.

Vi har ovan klart kunnat visa att nyttan av de nu sökta och planerade åtgärderna är obetydlig, medan förlusterna för allmänna och enskilda intressen är avsevärt större och dessa kränks i betydande omfattning.

Beslutet och dess motiveringar antyder också att Regionförvaltningsverket i Södra Finland vid beslutsfattandet saknat korrekta uppgifter, dels om det aktuella färjpasset och dess geografiska placering samt om landsvägsfärjors tekniska konstruktion, och dels om hur fartygs- och båttrafiken fungerar och hur fartyg och båtar manövrerar.

Undertecknade Nagu Segelsällskap r.f. önskar ytterligare anföra att föreningen bör anses ha besvärsmätt i detta ärende, då beslutet klart är ägnat att förorsaka allvarlig fara för föreningens medlemmar då de utövar den segelverksamhet som ingår i föreningens syfte. Beslutet påverkar även föreningsmedlemmarnas boendemiljö då en verkställighet av

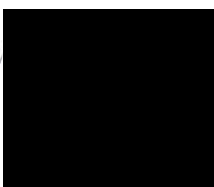
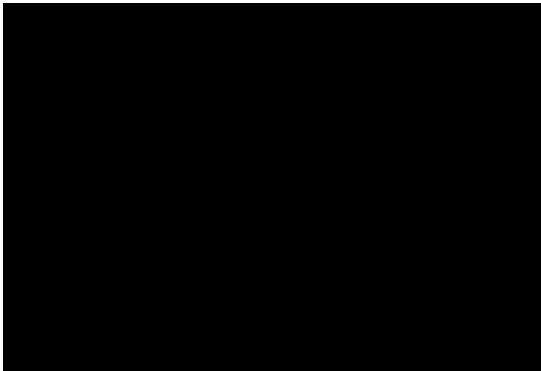
beslutet försämrar tillgängligheten till föreningens hemhamn/medlemsbrygga, vilken finns i anslutning till Nagu gästhamn, och därmed boendemiljöns trivsel.

Detsamma gäller även delvis för Korpo Sjöfarare r.f.. Föreningens hemhamn berörs visserligen inte direkt, men föreningens medlemmar rör sig regelbundet längs den aktuella farleden och kommer därmed att förorsakas allvarlig fara.

Mattnäs Byalag r.f. har åter helt klart besvär rätt, då föreningens syfte är att delta i planeringen i området och att värna om kulturarvet jämte gamla seder och bruk, och därmed om miljön, samt att värna om näringslivet, och den nu planerade åtgärden ligger geografiskt i direkt anslutning till föreningens verksamhetsområde. Föreningen bedriver även aktivt segelverksamhet med motorlösa allmogesegelbåtar, och för dessa stängs nu farleden helt såsom ovan utretts.

Nagu, den 03 januari 2020

MATTNÄS BYALAG r.f. (2651483-5)



även i egenskap av befullmäktigat ombud för

- Druckis delägarlag/fiskelag (samfällighet 445-539-876-1)
- Nagu Segelsällskap r.f. (0598302-6)
- Korpo Sjöfarare rf. (3052021-8)



Samtliga besvärställare från Pargas stad.