

## **Föreningen Marina Brahe Visingsö.**

### **Protokoll fört vid samrådsmöte angående en ny gäst- och småbåtshamn och dess miljöpåverkan under byggnation och drift.**

Mötet hölls i Hamnbyggnaden Visingsö Hamn 2006-01-27.

Närvarande:

Från Länsstyrelsen,

**Mikael Ljung** Fiskefunktionen,

**Maria Larsson** Vattenverksamheten,

**Måns Lindell** Vätternvårdsförbundet.

Från Jönköpings Kommun,

**Benny Hunemark** Bygglovschef,

**Ronny Sten** Planchef.

Från Entreprenören Befab

**Nick Karlsson** sakkunnig i byggnadsfrågor vattenbyggnader.

Från Föreningen Marina Brahes styrelse:

**Per Erik Ohlin** Ordf, **Tomas Svanström**, **Hans Erik Wetterlind**, **Martin Miller** samt

**Bengt Ottosson**. (Ej närvarande styrelsemedlemmar: Patrick Toorell och Madeleine Sturesson.)

§1. **Mötets öppnande.** Ordföranden Per Erik Ohlin inledde mötet med att hälsa alla välkomna till Visingsö och förklarade mötet öppnat.

§2. **Presentation av de närvarande.** Efter en kort presentationsrunda där alla närvarande fick presentera sig så var det dags att berätta om projektet Marina Brahe och hur det startade.

§3. **Historik och nuläge.** Visingsö har en kommersiell hamn som färjor och passagerarbåtar angör. Nuvarande hamn byggdes i mitten av 1950-talet. Tidigare användes den gamla hamnen nedanför Visingsborgs ruin för denna trafik. I dag finns en gästhamn i anslutning till färjeläget och med 7-8 platser för gästande båtar. I övrigt finns småbåtshamn vid den norra vågbrytaren samt i den gamla hamnen. Dessa båtplatser förvaltas och hyrs ut av Fiskareföreningen och Båtklubben. Den nuvarande gästhamnen anses i vida kretsar vara mindre lämpad för sitt ändamål med den ”dygnet runt gående” färjetrafiken nära inpå. Med anledning av dessa olägenheter har genom Visingsörådets initiativ en projektgrupp och senare förening bildats, som skall försöka få en gäst- och småbåtshamn till stånd på Visingsö. En gäst- och småbåtshamn beräknas få en stor betydelse för ö-samhället. Både arbetstillfällena och intäkter från gästande båtar är viktiga för öns näringsliv. Arbetsgruppen för gästhamnen har arbetat under ett par års tid med att utreda lämpliga förslag till förläggning och konsekvenser av de olika förslagen.

§4. **Förläggning.** Från början diskuterades två förslag. Det första förslaget var norr om befintlig hamn. Vid bottenundersökningar av dykare påträffades här rester av gamla vattenbyggnader som kan härröra från äldre tider. Vid kontakter med länsantikvarie och andra sakkunniga personer har klart framgått att detta förslag ur deras synvinkel blir mycket svårt, kostsamt och osäkert att genomföra. Efter överväganden beslöts att satsa på alternativ 2, det ”södra alternativet”. Här har inga arkeologiskt intressanta saker påträffats och detta läge rekommenderas av arkeologiska myndigheterna. Det södra läget förväntas inte medföra några stora miljöpåverkningar på grund av byggnationen. Hamnen byggs i direkt anslutning till befintlig vågbrytare. För att uppnå ett lämpligt vattendjup i bassängen kommer en muddring

att utföras. Muddermassorna kommer att användas som fyllning i den nya byggnationen. Sten för vågbrytare kommer att fraktas från fastlandet, dels med lastbil och även med lastpråm. Inom det föreslagna byggområdet finns inget känt lekområde för harr eller röding. Strax söder om det föreslagna hamnområdet finns elkablar för Visingsös kraftförsörjning från fastlandet. Stor försiktighet måste iakttas med dessa kablar under byggnationen så att inte kraftförsörjningen äventyras. Den nya hamnservicebyggnaden som kommunen uppfört under 2005 innehåller redan en del gästhamnservice med toaletter och duschar. Eventuellt måste dessa resurser utökas med en ny servicebyggnad.

§5. **Belägenhet.** Det föreslagna mark- och vattenområdet är beläget omedelbart söder om Visingsö hamn, ägs av staten och förvaltas av Statens fastighetsverk och Jönköpings kommun. Kontakter har inletts med Statens fastighetsverk och hittills har vi fått positiva muntliga besked om att få disponera mark och vattenområdet genom ett långsiktigt arrende eller hyresavtal.

§6. **Frågor och synpunkter** som framfördes under mötet:

Maria Larsson ställde först en grundläggande fråga: Hur skall hamnen anläggas? Vilka arbeten planeras?

Nick Karlsson sakkunnig från Befab berättade om hur hamnbyggnationen bör gå till. Parallellt drogs med den nyligen byggda småbåtshamnen i Hästholmen som företaget genomfört. Bottenundersökningar måste genomföras för att fastställa bärligheten för belastningen från stenmassorna. Eventuell grumling under byggnationen kan mätas och styras av kontrollprogram. Stenfyllning och muddring måste gå hand i hand eftersom muddermassor också används som fyllning. Tillfartsväg för transportfordon måste bli vägen närmast färjeläget. Hela byggnationen bör utföras på lågfrekventerad tid, dvs på vinterhalvåret, för att inte hindra turisttrafiken på färjorna.

Benny Hunemark meddelade att från kommunens sida är man positiv till denna byggnation. Han berättade vidare om de planer som finns för de olika hamnanläggningarna i Södra Vättern. Huvudmannaskapet för färjetrafiken är fortfarande inte klart. Detta påverkar naturligtvis kommunens inställning då det gäller frågor som berör hamnar och investeringar i färjetrafiken. Kommunen deltar i samarbetet med kommunerna runt Vättern. Jönköpings kommun kan ännu inte erbjuda och svara upp mot behoven av gästhamnsanläggningar. Ambitionen att det skall gå snabbt finns. I Jönköping ser det ut att gå vägen. På Gränna sidan och även här på Visingsö känns det bra. Ett hamnbygge på Visingsö är också ett glesbyggsprojekt.

§7. **Motivering till en ny gästhamn.** Hasse Wetterlind och Martin Miller framförde styrelsens synpunkter på varför vi måste ha en ny gästhamn på Visingsö. Många båtar som passerar Göta kanal kommer aldrig till Visingsö så länge en bra gästhamn saknas. Vi måste koppla ihop ”vad Visingsö har att erbjuda” och på så sätt locka hit båtturister. Även för de lokala båtklubbarnas medlemmar i Södra Vätterbygden är det viktigt med ett utflyktsmål, eftersom södra Vättern inte erbjuder någon skärgård.

§8. **Miljöinriktning.** Måns Lindell berättade om det genomförda miljöarbetet i samarbete med Östergötlands Båtförbund. Arbetet går ut på att få miljövänliga hamnanläggningar inom Båtförbundets ansvarsområden som omfattar Vättern och hela Östgötakusten. Styrelsen för Marina Brahe har naturligtvis för avsikt att följa alla de rekommendationer som Båtförbundet förordar.

§9. **Övriga projekt inom området.** Martin Miller berättade om de övriga projekt som planeras inom hamnområdet på Visingsö. En minigolfbana och en bilbana för barn är under uppförande. Dessutom finns tankar på en upplevelsestig längs med den östra Vätterstranden mot Näs. Det sistnämnda får dock betraktas som steg 2.

§10. **Vem skall driva en framtida hamn?** En framtida gäst och småbåtshamn måste drivas av ett hamnbolag eller annan juridisk enhet.

§11. **Övrig planering.** Ordföranden berättade om vad som planeras i övrigt. I anslutning till hamnen planeras en dieselpump för båtar. Då det redan finns en dieseltank på den nuvarande södra piren ska styrelsen för Marina Brahe undersöka om vi kan samarbeta med ägaren av den befintliga tanken. Om detta ej är möjligt planerar vi en ny tank och pump i närheten av den befintliga.

En framtida bensinpump för bilar i närområdet till hamnen diskuteras också.

För båtuppläggning har Marina Brahe begärt att få arrendera ett 2,5 tunnland stort område i skogen söder om transformatorhuset. Detta område kan under sommarhalvåret användas som husbilsuppställning eller enklare campingplats. I anslutning till båtupptagningsplatsen planeras en spolplatta för att kunna ta om hand bottenfärgsrester och andra föroreningar.

§12. **Teknisk beskrivning.** Nick Karlsson drog ytterligare detaljer om hamnbyggets utförande. En muddring till 3 meters djup genomförs. Utfyllnad sker med sten av lämplig storlek. Beräknad livslängd på en sådan hamnanläggning är 100 år. Först tar man reda på bottenförhållandena och på djupet. Det finns många faktorer som måste tas hänsyn till i byggnationen.

§13. **Arkitektens kommentarer.** Tomas Svanström, som gjort den presenterade planritningen över hamnen, beskrev hur han tänkt och vilka regler som gäller angående yt disponering mm.

Förutom kran och slip skall några sjöbodrar byggas vid strandkanten. Storleken på dessa är 15 kvm. Det nu valda alternativet till förläggning är det ur alla synvinklar bästa för närvarande. Det finns inga kända hinder i form av arkeologiska fynd från tidigare verksamheter eller kända miljöaspekter som måste tas hänsyn till. Den nya hamnen ansluter väl till den befintliga hamnen och kompletterar de redan befintliga verksamheterna på ett bra sätt. Idag finns inget annat lämpligt alternativ till förläggning av en ny gäst- och småbåtshamn att föreslå.

§14. **Påverkan av vind och strömmar.** Måns Lindell frågade om pirens föreslagna placering i förhållande till vattenströmmar och annan påverkan. Hasse Wetterlind som varit färjeskeppare i flera årtionden förklarade hur strömmar och vågor rör sig i det aktuella området. Området strax utanför den föreslagna byggplatsen är ganska lugnt vad beträffar både sjögång och strömmar. Platsen är vindskyddad från de flesta väderstreck utom rakt ostlig vind. Vid detta väderstreck är dock sjögången ganska måttlig och hamninloppet utformat så att förtöjda båtar inte skall påverkas. Däremot om man går ut några hundra meter, strax utanför det befintliga sjömärket, så sluttar botten kraftigt neråt. Just i detta området får vågorna en helt annan dimension som man måste ta hänsyn till i färjetrafiken.

§15. **Dimensionering.** Storleken på den nya hamnen är anpassad till att klara ett förväntat behov av permanenta platser och dessutom ett antal gästhamnsplatser för en överskådlig tid framöver. Utsträckningen åt söder är också fysiskt begränsad av de kraftkablarna som ligger där.

Dykaren Stefan Fransson från Göteborg har gjort dykningar på platsen och han är tillgänglig för framtida frågor och planering vid behov.

§16. **Hur mycket fyllnadsmassor går åt?** Maria Larsson undrade hur stora volymer med fyllnadsmassor som kommer att behövas. Nick Karlsson svarade att med den tänkta konstruktionen kommer det att gå åt cirka 10 000 kbm. Detta med en pirhöjd av 2 m över vattenytan.

§17. **Transport av fyllnadsmassor?** Måns Lindell ställde frågan hur fyllnadsmassorna skall transporteras till byggplatsen.

Per Erik Ohlin berättade att vi har cirka 1000 kbm sprängsten som vi fått från kommunen och som lagras uppe på Grännaberget. Dessa massor kan transporteras hit med lastbilar. Övriga massor som behövs kan fraktas hit med pråm från Östergötland. Inledningsvis kan man lossa stenen genom att öppna luckor i botten av pråmen.

§18. **Information om beslutsgången vid behandling av MKB vid vattenbyggnadsprojekt.**

Maria Larsson berättade om beslutsgången vid ett vattenprojekt av denna typen. Länsstyrelsen fattar beslut om miljöpåverkan är betydande eller ringa. Detta beslut fattas efter att länsstyrelsen fått in protokollet från samrådsmötet med berörda parter.

Om miljöpåverkan anses betydande måste en utredning av byggföretagets miljöpåverkan, MKB (MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING), göras.

En MKB skall skickas till Miljödomstolen för handläggning och beslut.

MKB skall innehålla:

- Beskrivning av projektet.
- Begäran om dispens från strandskyddslagen.
- Tillstånd från Natura 2000 (Nätverk för skyddsvärda miljöer) hur anläggningen kan påverka Vättern. Detta skapar i prövningen andra krav. En handfull aspekter skall belysas.

En MKB skall innehålla allt som behövs för att kunna fatta ett beslut.

Det som händer först är att Länsstyrelsen beslutar om miljöpåverkan är stor eller inte.

Beroende på beslut får vi sedan gå vidare till Miljödomstolen.

§19. **Mötets avslutning.** Då inga ytterligare frågor fanns tackade ordföranden för visat intresse och inbjöd till lunch på Braheskolan.

Efter lunchen gavs tillfälle att bese den föreslagna byggplatsen.

Vid protokollet

Justeras:

Bengt Ottosson

Per Erik Ohlin

Bilagor till detta protokoll:

1. Broschyr "Marina Brahe" Ny Gäst/Småbåtshamn på Visingsö
2. Planritning över den föreslagna gästhamnen.