



Vägplan med miljöberättelse för del av landsväg nr 800, sektion 0 - 441, delprojekt tillhörande BrUt 2017 – 2027, gällande utbyte av bro nr 20, Kastörsbron samt rörbro i Kumlinge kommun.

## 1 Allmän orientering om projektet

Detta dokument omfattar Vägplan med miljöberättelse för utbyte av en befintlig bro och en befintlig rörbro på landsväg 800 mellan Snäckö och Kumlinge i Kumlinge kommun.

Landsväg nr 800 byggs om till en totalbredd om 6,5 meter med en beläggning om 6 meter (6/6,5) på en sträcka av ca 225 m söder om broläget samt ca 165 m norr om broläget. Brons hinderfria bredd är 7,0 meter.

### 1.1 Planeringsförutsättningar

Inför utbytet av den befintliga bron har Ålands landskapsregering låtit utreda två alternativa tekniska lösningar för broarna i två olika lägen.

Broalternativen har studerats i kombination av olika byggmetoder. Byggmetoderna ger olika "Trafiklösningar" – det vill säga hur trafiken påverkas av respektive byggmetod. Fördelar och nackdelar har studerats – närmare information finns i programhandlingen för "Delprojekt Träbropaketet Bro no 20 Kastörsbron"

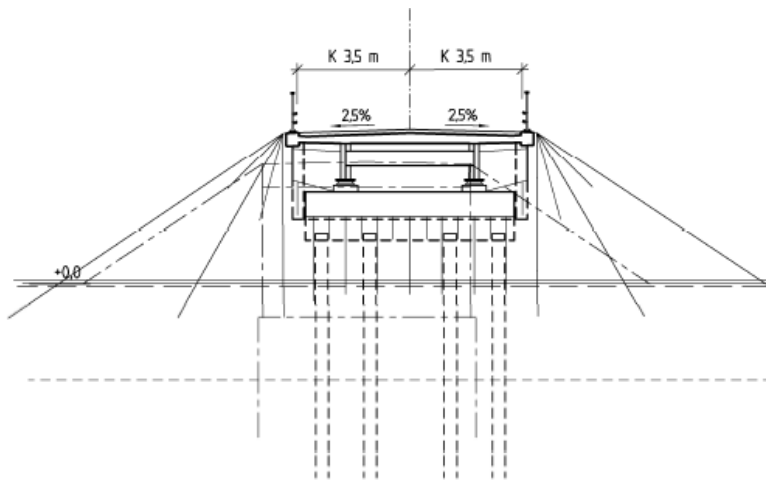
Alternativet samverkansbro öster om befintligt läge konstaterades uppfylla önskemålen om minimalt intrång på intilliggande fastigheter och säker trafiklösning under byggtiden men skillnaden mot att förlägga den tillfälliga vägen på en tillfällig bro öster om nuvarande bro är inte så avgörande att alternativet kan uteslutas helt. I bägge brolägena kan risker avseende trafik och säkerhet hanteras.

Brons tekniska utformning som en samverkansbro är en känd och beprövad byggmetod som medför minst tekniska och ekonomiska risker för projektet.

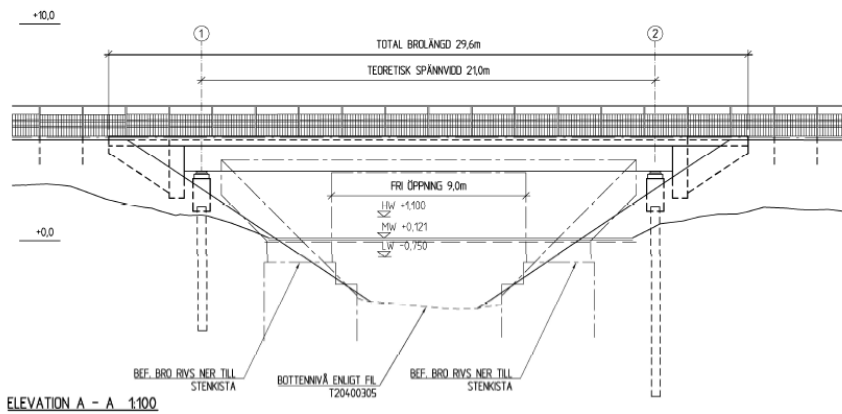
Den rekommenderade konstruktionstypen med en samverkansbro med stålbalkar och farbanepatta i betong ger en robust konstruktion. Konstruktionshöjden är gångbar i aktuellt läge och kräver mindre underhåll än övriga konstruktioner, samt kan ges en teknisk livslängd på 120 år.

Bron är nu planerad med två stöd och ett fribärande spann mellan stöden med en segelfri höjd om 3,2 m + 0,6 m över medelvattenytan. Brons bredd planeras till 7 m. Farledsbredden under bron har valts att bibehållas till ca 9 m. Den segelfria höjden under bron och konstruktionshöjden för brons huvudbalkar och körbanor påverkar vägens profil och medför att den nya vägen måste höjas med ca 0,6 m jämfört med dagens vägprofil

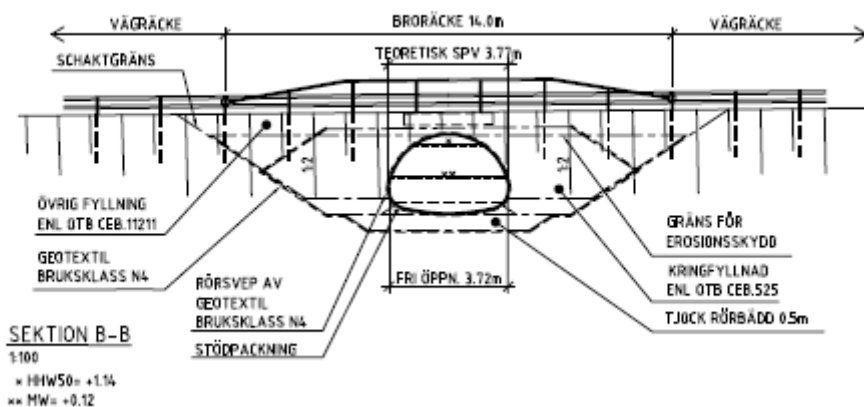
Bron planeras att utföras som en samverkansbro med huvudbalkar av stål och farbanor av betong. Figur 1 och 2, nedan, redovisar brons utformning. Bron planeras ligga i vägen sektion 0/255 till 0/276. Befintlig trumma, med diameter 2m, i sektion 0/090 planeras att bytas ut till en rörbro enligt figur 3 nedan.



Figur 1: Figuren visar sektion av nya Kastörsbron (bro 20) som föreslås.



Figur 2: Figuren visar elevation av nya Kastörsbron (bro 20) som föreslås.



Figur 3: Figuren visar sektion av nya rörbron som föreslås.

## 1.2 Kultur-och fornminnesmiljö

### Kulturbyrån

Kulturbyrån har efter inventering utförd den 6.2.2018 gett ett utlåtande nr 51 U3a daterat den 28.3.2018.

I utlåtandet konstateras följande:

Kastörsbron uppfördes 1966 och binder tillsammans med vägbankar ihop Kumlinge och Snäckö via de lilla holmen Varklobben. Öster om bron finns ett fiskeläge med en samling båthus i olika åldrar utplacerade på en udde samt i viken mellan det norra brofästet och udden. Norr och väster om det norra brofästet ligger en stugby, en småbåtshamn och en restaurang. Bron, fiskeläget och den omgivande bebyggelsen utgör tillsammans en sammanhängande kulturmiljö vilket kräver varsamhet vid förändringar av bron.

Vid besiktningstillfället påträffades även två koncentrationer av vrakdelar i vattenområdet vid bron, den ena liggande söder om det innersta båthuset och det andra väster om det stora båtjuset invid bron.

Dessa bedöms utgöra en maritim fornlämning enligt § 1 i LL om skyddet av det maritima kulturarvet (ÅFS 19/2007)

I utlåtandet rekommenderas:

För att minimera påverkan på kulturmiljön och skyddsområde kring fornlämning invid bron föreslår kulturbyrån att eventuella breddningsområden görs på västra sidan om bron.

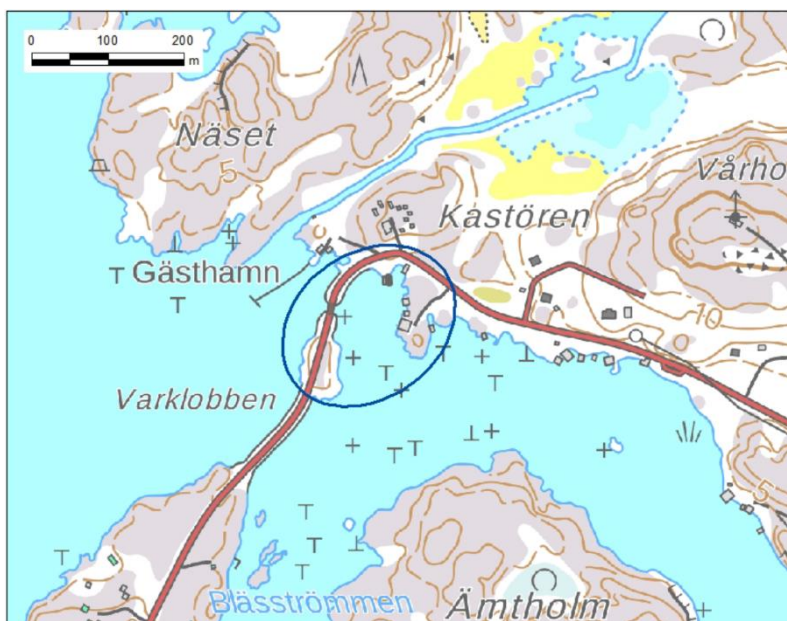
I förstudien har konstaterats att det inte går att placera ny bro väster om befintlig broplats pga närheten till gästhamnen och tillhörande anläggningar. För att möjliggöra en ny bro i befintligt broläge måste en temporär bro byggas öster om befintlig bro, antingen bredvid befintlig broplats eller från Vargklobben till båthusudden. Det senare alternativ bedöms vara svårt att genomföra och riskerar att skada vrakresterna. Valet faller därför på att utföra en ny bro så nära det praktiskt är möjligt och öster om befintlig bro.

## 1.3 Naturmiljö

Utredningens mål var att inom området lokalisera förekomster av hotade, skyddsvärda, fridlysta och andra anmärkningsvärda kärlväxtarter, samt värdefulla biotoper:

- särskilt hänsynskrävande biotoper enligt 11 § i landskapsförordningen om skogsvård (ÅFS 1998:86),
- särskilt skyddsvärda biotoper enligt 5 § i landskapsförordningen om naturvård (ÅFS 1998:113),
- andra viktiga biotoper för naturens mångfald (t. ex. hotade biotoper enligt Raunio m.fl. 2008).

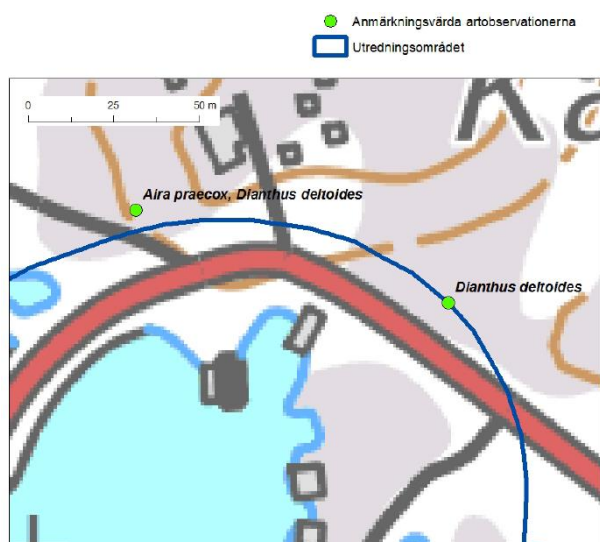
Faunatica Oy har efter inventering utförd den 25.06.2018 gett ett utlåtande nr 21/2018 daterat den 6.7.2018.



Figur 1 Utredningsområde, Kastörsbron, Kumlinge(bro nr 20).

I utlåtandet konstateras följande: ” Inom området påträffades två små förekomster av den nära hotade (NT) backnejlika (*Dianthus deltoides*) samt alldeles intill området en förekomst av den fridlysta och nära hotade vårtåteln (*Aira praecox*), en art som kräver särskilt skydd. Växtförekomsterna har markerats i figur 12. Därtill växer i området den regionalt hotade (RT) asken och den sårbara (VU) gulmåran. Arterna är dock mycken allmänna och rikliga på Åland och växtplatserna har därav inte markerats på kartan.”

De noterade växtplatserna ligger norr om planerade åtgärder för anslutande väg och kommer inte att påverkas, se figur nedan.



Figur 4: Markering av hotade växtarter, utanför vägområde, Kastörsbron, Kumlinge

### Skogsbruksbyrån

Skogsbruksbyrån har löpande informerats om projektet under planeringsprocessen. Utlåtande från byrån begärs i samband med delgivningen av förslaget till vägplan.

## Miljöbyrån

Miljöbyrån har löpande informerats om projektet under planeringsprocessen. Utlåtande från byrån begärs i samband med delgivningen av förslaget till vägplan.

### 1.4 Vattenmiljö

Vattnet i sundet har kontakt med omgivande skärgård öster och västerut genom ett system av öppna fjärdar. Genomströmningen i sundet är viktig för miljön. Den nuvarande bron är en bro i ett spann och är inte utbyggd i vattnet. Den nya bron föreslås även den att vara en bro i ett spann. Den nya bron bär landfästen på ligger i utbankad väg. Målsättningen är att öka genomströmningsarean under bron för att förbättra vattenmiljön i närområdet. Konsekvenserna för vattenmiljön beräknas därför bli oförändrad till något gynnsam.

I den fortsatta planeringen inför entreprenadskedet kommer åtgärder som medför minsta möjliga störning för vattenmiljön i strömmen att beaktas. Åtgärder som kan bli aktuella i entreprenadskedet är exempelvis:

- Grumling: Kan begränsas genom exempelvis användning av skyddsgardiner eller andra avgränsande åtgärder och relevanta kontrollprogram.
- Förlust av habitat: För att begränsa de negativa effekterna i närområdet är det mycket viktigt att arbetet i vatten inte utförs under sommarhalvåret och att det utförs med största försiktighet.
- Utsläpp till vatten: Avloppsvatten och allt annat avfall tas omhand från byggskedets start, så att inga utsläpp sker. Förberedande skyddsåtgärder och en handlingsplan bör finnas som snabbt och effektivt kan tillämpas för att minska effekter från eventuellt oförutsedda händelser, som t.ex. ett utsläpp.

### 1.5 Buller

Inom projektet föreslås att vägprofilen höjs något för att ge utrymme för den nya bron konstruktionshöjd och möjliggöra att sundet under bron förstoras. Höjningen av vägprofilen medför att trafikbullret kan spridas något längre men genom att trafikmängden på vägen är mycket liten så blir påverkan sannolikt försumbar.

## 2 Trafiksäkerheten

Bron, samt anslutande vägpartiers geometri, är så långt som möjligt anpassad efter de trafiksäkerhetsmässiga hänsynstaganden och planeringsförutsättningarna utgående från dimensionerande hastighet och vad trafikmängder kräver.

Den nya bron utförs med en total fri bredd mellan räcken på 7,0 meter, vilket möjliggör dubbelriktad fordonstrafik över bron, samt att den oskyddade lätta trafiken ges större utrymme att passera över bron.

Bron, rörbron och vägen förses med räcken av hög kapacitetsklass (H2 resp N2).

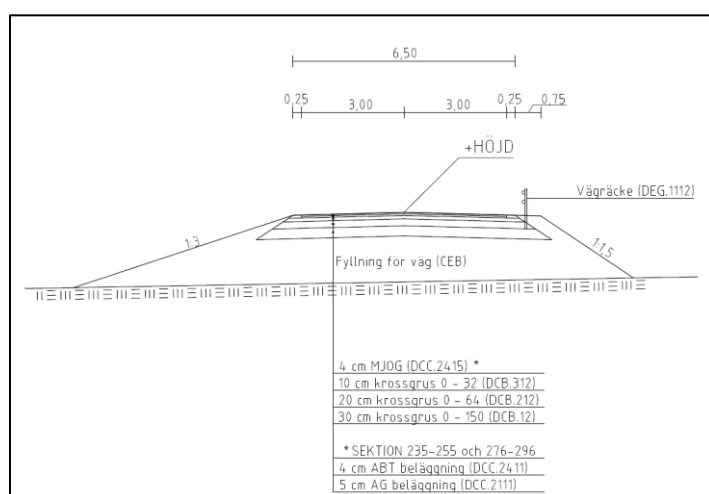
Bron och den anslutande vägens balans höjs något för att säkerställa en hinderfri höjd på 3,1 meter för båtfarleden under bron.

### 3 Vägteknisk beskrivning

Vägen är planerad att byggas med en grundbredd på 6,5m och 6,0 m belagd yta. Vägens linjeföring medför att vägen är dimensionerad för 50 km/h längs hela sträckan. Vaghållarens övergripande trafiksäkerhetsmässiga ansvar medför att vaghållaren måste beakta vilken varningsskylning som ska tillämpas kombinerat med en eventuell hastighetssänkning i den fortsatta planeringen.

En eventuell ändring av hastighetsbegränsningar tas som ett separat beslut med stöd 65 § vägtrafiklagen (1983:27).

Vägens överbyggnadsutförande kommer att anpassas efter de geotekniska förhållandena längs vägsträckningen. Figuren nedan visar normalsektionen för vägens uppbyggnad.

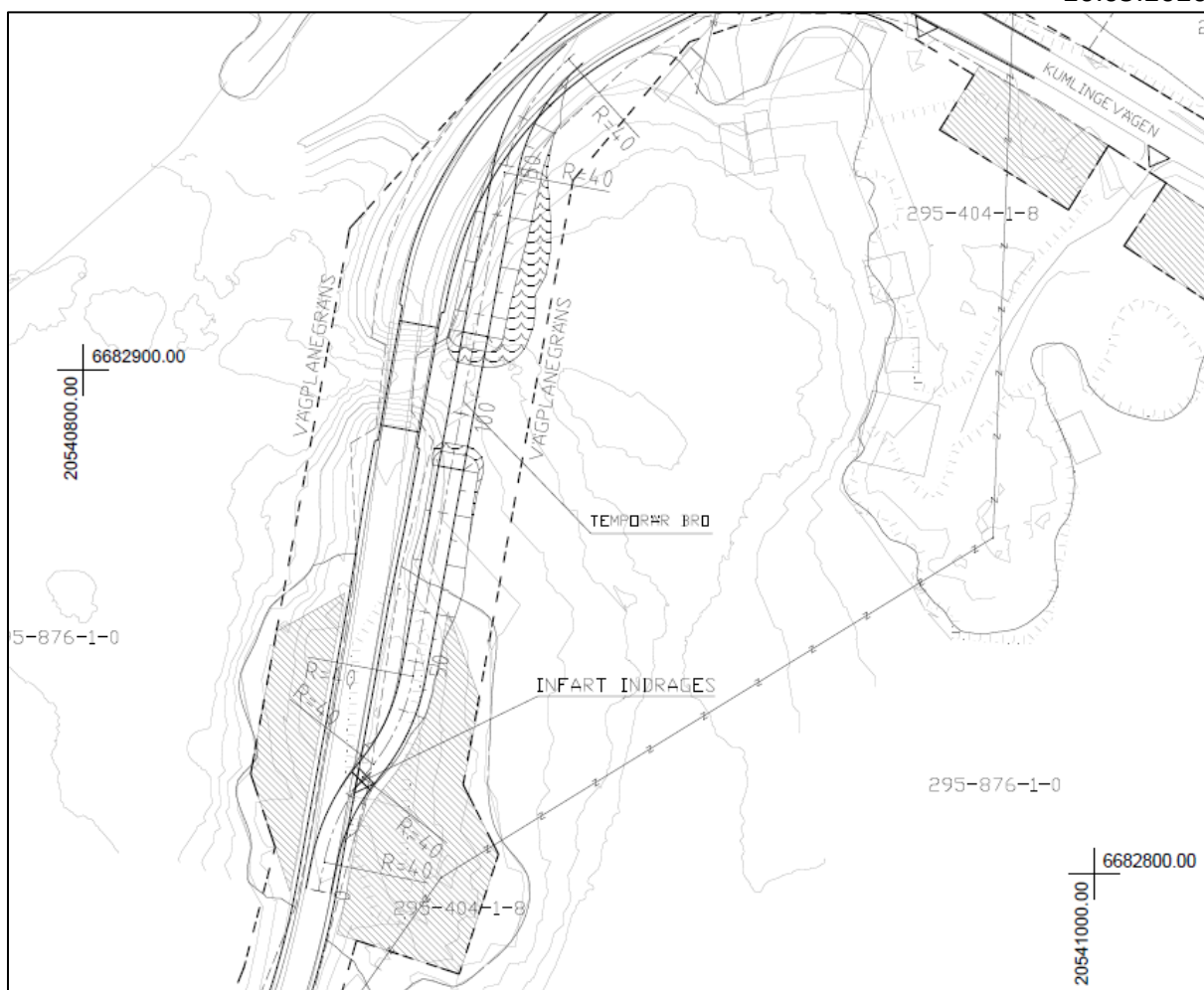


Figur 5: Vägens normalsektion

#### 3.1 Omfartsväg under byggtiden

En omfartsväg anläggs öster om nuvarande broläge med utfyllning av en tillfällig vägbank och en tillfällig bro vid dagens passage. Omfartsvägen inkl. tillfällig bro tas bort i sin helhet när den nya bron är färdigställd.

Genomfart för båttrafik i farleden under Kastörsbron är inte, av säkerhetsskäl, möjlig under entreprenadtiden. Arbetsområdet som behövs under byggtiden kommer att spärras av och nyttjas av entreprenören som förverkligar projektet. För att entreprenören ska kunna utföra entreprenaden säkert och undvika att utomstående som t.ex. trafikanter och tredje person inte riskerar att skadas måste arbetsområdet begränsas. Figuren nedan visar omfartsvägens utformning.



Figur 6: Figuren visar omfartsvägens utformning

### 3.2 Massor

I projektet råder massaunderskott. Bergkrossfraktioner för vägens överbyggnadslager och fyllning mot bro, samt jordmaterial för släntning av vägens sidområden, måste tillföras projektet.

Material och fraktioner för nya överbyggnadslager i landsvägen, med tillhörande infartsvägar, bestäms i detaljplaneringsskedet.

### 3.3 Geoteknik

Geotekniska förutsättningar för grundläggning av ny bro har utretts, genom framtagande av geofältprogram för geotekniska undersökningar för ny bro och tillfällig omfartsväg. Geotekniska fältundersökningar har utförts på basen av konsultens fältprogram som sammanställts i en "Markteknisk undersökningsrapport" samt ett geotekniskt PM. Resultaten av de geotekniska utredningarna har bildat underlag för bestämning av grundläggningsutförande för bron.

### 3.4 Vägtrummor

Nuvarande väg som berörs är till största del utbankad och innehåller en äldre vägtrumma med diameter 2 m i sektion 0/090. Trumman föreslås att bytas ut till en elliptisk rörbro med



fri öppning på ca 3,7 m, botten på ca -1,0 m under MVY och hjässan på ca +1,49 m över MVY för att förbättra genomströmningen och vattenkvaliteten på östra sidan om vägbanken.

Förutsättningarna förändras till det bättre genom projektet omfattar en ny bro och en rörbro med större vattengenomströmningsarea.

#### **4 Miljöpåverkan under byggnadstid**

Under byggtiden kommer anläggningsarbeten och trafik med entreprenadmaskiner och transportfordon att orsaka störningar i form av intrång, buller, luftföroreningar, vibrationer och dammupprivning

Det finns även risk för utsläpp som kan förorena mark och vatten, då det under byggtiden hanteras en rad ämnen som vid olycka eller spill kan förorena mark och vatten.

Lokalisering och utformning av platser för tankning, förvaring och annan hantering av större mängder miljöskadliga produkter, ska planeras inför produktionsstart.

Inför upphandling av entreprenad ska krav på kvalitets- och miljöstyrning formuleras med beaktande på entreprenörens miljöarbete. Krav ska också ställas på entreprenören avseende absorptionsmedel och saneringsvätska vid händelse av oförutsedda utsläpp till luft, mark eller vatten. Även oljelänsar ska finnas tillgängliga vid samtliga vattenarbeten.

Byggplatsen ska organiseras så att all mark och vegetation utanför vägområdet skyddas och inte används till etablering, upplag etc. Marken inom vägplaneområdet ska i möjligaste mån återställas när arbetena är färdiga. Under byggskedet ska skador på träd och buskar undvikas i möjligaste mån.

Det rörliga friluftslivet påverkas under byggtiden bl. a då båttrafik inte tillåts inom entreprenadområdet, samt att parkerings- och markytor intill broläget upplåts som etableringsytor för entreprenadens behov.

Arbetsfordon, sprängningar och schaktningsarbeten kan även påverka vattenkvaliteten lokalt under byggtiden genom utsläpp och spill i naturen. Detta kan i första hand påverka dagvattnet. För att minimera risken för spill, kommer relevanta miljökrav på kontroll och saneringsberedskap vid spill, att ställas i entreprenadskedet.

#### **5 Rekreation och transportleder**

Projektet i sin helhet, som omfattar en ny bro, kommer inte att påverka omgivning och kulturmiljön i större omfattning jämfört med dagens läge. Trafiksituationen för samtliga trafikslag förändras inte jämfört med nuläget.

En bredare och trafiksäkrare bro kommer att underlätta rörligheten för samtliga trafikslag och förbättrar transportmöjligheterna.

#### **6 Landskapsbilden**

Vägsträckan som berörs i denna vägplan, ligger inom ett område som är en del av kulturmiljön kring Kastörsbron.

Projektet kommer att påverka omgivning och kulturmiljön jämfört med dagens läge, på så sätt att den nya bron kommer att ha större dimensioner och därigenom ta något större plats i kulturmiljön.

De tillfälliga vägområdena för omfartsvägen under byggtiden och arbetsplatsens etableringsytor kommer att återställas.

## 7 Kollektivtrafiken

Kollektivtrafikens förutsättningar förväntas inte förändras till följd av projektets genomförande.


## 9 Kostnadskalkyl

Kostnaden för projektet beräknas bli ca 1 500 000 euro.

Mariehamn 02.06 2020

Ian Bergström  
Ålands Landskapsregering

Bilagor: Ritningar enligt nedanstående ritningsförteckning

 <p>DEAB Konsult AX-22150 Jomala, Åland Besök: Karrbölevägen 16  T: +358 40 526 5467 DEAB Konsult Org. nr: 2592183-4 Styrelsens säte: Jomala, Åland deab.ax</p>	<b>RITNINGSFÖRTECKNING</b>		DIARIENUMMER ÅLR2020/203	
	UPPDRAGSNAMN Utbyte av Kastörsbron		FÖRFATTARE Gustaf Qvarnström	
			DATUM 2020-02-10	
			ÄNDRINGSDATUM 2020-05-13	
SKEDE VÄGPLAN		GRANSKNINGSSTATUS FÖRSLAG		TEKNIKOMRÅDE Vägutformning och trafik
Ritningsnummer	Ritningens beteckning	Skala	Ritningsdatum	Ändringsdatum (Revidering)
2001T0202	Plankarta sektion 0/180 – 0/440	1:500	2020-02-10	2020-05-13 (C)
2001T0203	Plankarta sektion 0/000 – 0/180	1:500	2020-05-13	
2001T0204	Plankarta temporär väg sektion 0/000 – 0/160	1:500	2020-05-13	
2001T0302	Längdprofil sektion 0/000 – 0/320	1:1000/1:100	2020-02-10	2020-04-24 (B)
2001T0303	Längdprofil temporär väg sektion 0/000 – 0/160	1:1000/1:100	2020-04-24	
2001T0902	Tvärsektioner sektion 0/000 – 0/220	1:200	2020-02-10	2020-05-13 (B)
2001T0903	Tvärsektioner sektion 0/240 – 0/440	1:200	2020-02-10	2020-05-13 (B)
2000T0901	Normalsektion	1:100	2020-02-10	

## Bemötande av påminnelser gentemot delgivet vägplaneförslag för del av landsväg nr 800, sektion 0 - 441, delprojekt tillhörande BrUt 2017 – 2027, gällande utbyte av bro nr 20, Kastörsbron i Kumlinge

### Påminnelser har inkommit från under delgivningstiden:

Kumlinge stugor AB och Åkeri L. Gustavsson genom Désirée Johansson och Pontus Gustavsson

Sören Henriksson, David Henriksson, Frank Lindfors Sten Henriksson, Sigurd Söderlund och David Björk

Désirée Johansson m.fl. genom medborgarinitiativ

Utlåtande har inkommit från Kumlinge kommun

### Kumlinge stugor och Åkeri L. Gustavsson (bilaga 2)

#### Påtalor:

1. Att vägdragningen inte uppfyller dagens krav på linjeföring vad gäller trafiksäkerhet i synnerhet för tung trafik vintertid och att ett antal anslutningar strax norr om bron i en skarp kurva, som under turistsäsong är välfrekventerade.
2. Att trafiken tidvis är intensiv på det aktuella vägavsnittet kopplat till färjanlöp i ändhamnar och att vägavsnittet är en förbindelseväg mellan fasta Kumlinges två hamnar med en hel del tung genomfartstrafik.

#### Bemötande:

1. Vägdragningen vid Kastörsbron uppfyller den grundstandard som kan accepteras av väghållaren vad gäller trafiksäkerhet under rådande förhållanden. Idag är vägavsnittet hastighetsbegränsat till bashastighet 70 km/h, situations anpassad hastighet gäller alltså för vägavsnittet.  
Avsikten med projektet är att byta ut nuvarande Kastörsbro till ny en bro med dubbelriktad trafik utan de trafikbegränsningar som idag gäller för bron, samt att det ska förhålla sig inom de ekonomiska, miljö- och klimatmässiga ramar som satts för projektet. Den nya bron ska således klara dagens trafiklaster tillåtna i det allmänna vägnätet. Detta innebär att den nya bronns konstruktionshöjd ökar betydligt för att underfartshöjden under bron ska kunna bibehållas vilket påverkar höjden på vägsträckan mellan sektionerna 0/190 – 0/370.  
Att den s.k. skarpa kurva med dess anslutningar överhuvudtaget berörs av vägplanen, beror på att bronns nya konstruktionshöjd medför en ändring av vägen höjd balans. Den nya balanshöjden över bron måste anpassas till att möta vägens ursprungsbalans. I annat fall hade kurvan lämnats orörd.  
Väghållaren har även sett på ett alternativ med ny dragning av väg med bro i nytt läge (se bilaga 1), men förkastat alternativet av kostnadsskäl, samt att alternativet hade medfört nya ingrepp i naturen. De gamla ingreppen som oundvikligen finns kvar då man städar bort den gamla bron, anslutande väg och vägslynter lämnar oåterkalleliga spår efter sig i naturen.

2. Vaghållaren har, på två ställen, inom vägavsnittet genomfört trafikräkning (bilaga 6) under perioden 17/8 till 24/8 2020, dels 300 meter söder om Kastörsbron och dels 200 meter norr om Kastörsbron, vilket inkluderade den s.k. skarpa kurvan.
- Trafikräkningen söder om Kastörsbron utvisar ett ÅDT på 157 fordon och att andelen tung trafik är 6%. Norr om bron (för att fånga upp trafikflödet till turistanläggningar, bensinstation etc.) visade trafikräkningen ett ÅDT 202 fordon och andelen tung trafik är 4%.
- Resultaten av trafikräkningarna visar att vägavsnittet har förhållandevis ringa andel tung trafik och en låg trafikbelastning, varför vaghållaren inte anser det vara rimligt att tillmötesgå påpekandet, utan vidhåller att utställd vägplan fastställs. (genomsnittlig andel tung trafik på åländska vägar ligger mellan 6-8%)

## Sören Henriksson, David Henriksson, Frank Lindfors Sten Henriksson, Sigurd Söderlund och David Björk (bilaga 3)

### Påtalor:

1. *Behov av ökad vattengenomströmning*
2. *Alternativ vägdragnig och bro på ny plats.*
3. *Stängt för båttrafik under befintlig bro under byggtiden*
4. *Ombyggnad av Snäckövögen till högre standard.*
5. *Ta bort grynnan utanför Snäckö färjfäste*

### Bemötande:

1. Behovet av ökad vattengenomströmning är beaktat i liggande vägplaneförslag. Den befintliga vägtrumman som har en diameter om 2,0 m och löpytan i botten är lagd på -2,5m har en vattenförande area på 3,14 m<sup>2</sup>. Trumman byts ut till en elliptisk trumma som läggs med en teoretisk bottennivå på -1,0 m (till streckad linje ovan trumbotten) och har en 1,5 meters fri höjd (till linje märkt x på fig.1 nedan). Trumman kan även fungera som båttrumma för mindre båtar. Den vattenförande arean är 3,8 m<sup>2</sup> vid normalvatten. Vid högvatten eller vågbildning underlättas genomströmningen ytterligare.

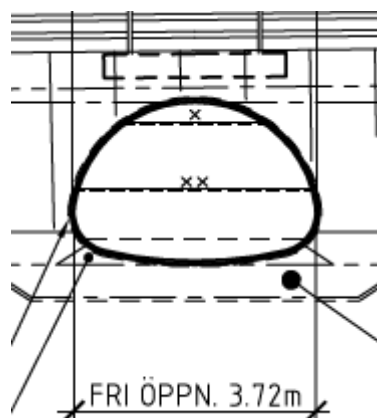


Fig.1.

Figur 1: Visar vy av rörbron som föreslås placeras i vägbanken, sektion ca 0/090

Vid ny bro ändras den vattenförande area från ca 18 m<sup>2</sup> till med 22 m<sup>2</sup> till den nya brons fördel. Vid högvatten och vågbildning underlättas genomströmningen ytterligare. Se fig.2

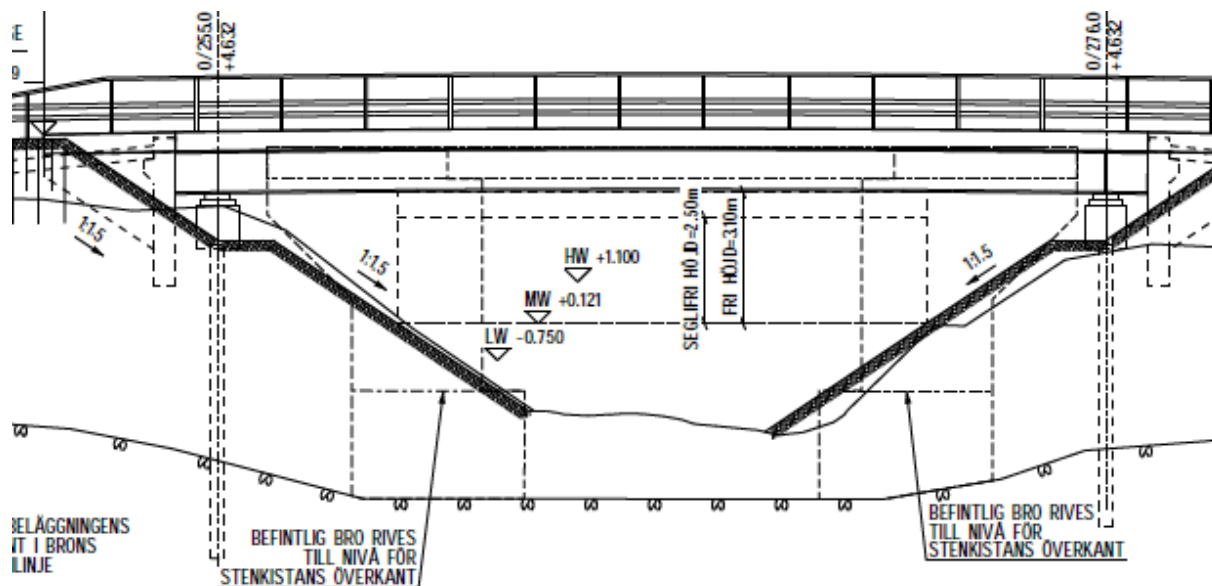


Fig. 2

Figur 2: Visar vy av förslaget på ny bro vid Kastören, sektion ca 0/255 till 0/276

2. Alternativet med dragning ny av väg med bro i nytt läge, har förkastats av kostnadsskäl, se bilaga 1, samt att alternativet hade medfört nya ingrepp i naturen. De gamla ingreppen som oundvikligen finns kvar, då man städar bort den gamla bron, anslutande väg och vägslänter, lämnar oåterkalleliga spår efter sig i naturen.
3. Vaghållaren har för avsikt att anlägga en ny båt ramp för upptagning/sjösättning bredvid befintlig båtmack, för att tillfälligt ersätta den ramp som underbyggd tiden för projektet kommer att vara oanvändbar som båt ramp. Därtill planerar vaghållaren att tillfälligt hyra upp erforderligt antal båtplatser av Kumlinge gästhamn om behovet påkallar under byggnationstiden. För båttrafik med mindre farkoster kommer möjligheten till passage att vara möjlig via den nya genomströmningstrumman som anläggs allra först inom projektet.
4. Ombyggnad av Snäckövägen till en högre standard ingår inte i förslaget till vägplan och är inte relevant i denna vägplanprocess. Det är ett skilt ärende, som först ska beredas inom infrastrukturavdelningen. Påminnelsen berör ej vägplanen och kommenteras därför inte vidare.
5. Borttagande av grynnan utanför Snäckö färjfaste ingår inte i förslaget till vägplan och är inte relevant i denna vägplanprocess. Det är ett skilt ärende, som behandlas internt inom infrastrukturavdelningen. Påminnelsen berör ej vägplanen och bemöts därför inte vidare.

## Désirée Johansson m.fl. genom medborgarinitiativ (bilaga 4)

### Påttalar:

1. Grundrenovering av Snäckövägen.
2. Vägsträckning för vägplaneområdet generellt inkluderande trafiksäkerhetsaspekter och kommunala angelägenheter

### Bemötande:

1. Ombyggnad av Snäckövägens är ett skilt ärende, som behandlas internt inom infrastrukturavdelningen. Berör ej vägplanen och kommenteras därför inte. Vägdragningen vid Kastörsbron uppfyller en grundstandard som kan accepteras av väghållaren vad gäller trafiksäkerhet. Rådande hastighetsbegränsning i dagsläget är bashastighet 70 km/h dvs att situations anpassad hastighet gäller för vägvagnsnittet. Avsikten med projektet är att byta ut nuvarande Kastörsbron till ny en bro med dubbelriktad trafik utan de trafikbegränsningar som idag gäller för bron, samt att det ska förhålla sig inom de ekonomiska, miljö- och klimatmässiga ramar som satts för projektet. Den nya bron ska således klara dagens trafiklast tillåtna i det allmänna vägnätet. Detta innebär att den nya bronns konstruktionshöjd ökar betydligt för att underfartshöjden under bron ska kunna bibehållas, vilket påverkar höjden på vägsträckan mellan sektionerna 0/190 – 0/370. Att den s.k. skarpa kurva med dess anslutningar överhuvudtaget berörs av vägplanen, beror på att bronns nya konstruktionshöjd medför en ändring av vägen höjd-balans. Den nya balanshöjden över bron måste anpassas till att möta vägens ursprungsbalans. I annat fall hade kurvan lämnats orörd.
2. Väghållaren har även sett på ett alternativ med ny dragning av väg med bro i nytt läge (se bilaga 1), men förkastat alternativet av kostnadsskäl, samt att alternativet hade medfört nya ingrepp i naturen. De gamla ingreppen som oundvikligen finns kvar då man städar bort den gamla bron, anslutande väg och vägslynter lämnar oåterkalleliga spår efter sig i naturen

## Utlåtande från Kumlinge Kommun (bilaga 5)

Kommunen konstaterar att de inkomna påminnelserna tar upp vattengenomströmningen, trafiksäkerheten, kombinationstrafiken mellan färjelinjerna, näringslivets behov och annan trafik vid området vid Kastören samt Snäckövägen skick och grynnan utanför Snäckö färjefäste.

Alla önskemålen lämnar in önskemål om annan placering av ny bro än den nuvarande.

Kommunstyrelsen poängterar att vattengenomströmningen och trafiksäkerheten är viktiga aspekter som måste tas i beaktan i planeringen av trafiklösningar på det aktuella området.

Vidare anser kommunstyrelsen att byggtida lösningar måste planeras så att trafiken kan löpa hinder fritt så att tidtabeller för färjor, tunga transporter, kollektivtrafik och skolskjutsar kan hållas även under tiden.

## Möte med representanter för Kumlinge kommun, den 13/11 2020

Den 13/11 2020 höll väghållaren och representanter för Kumlinge kommun ett möte där den alternativa vägdragningen med en ny sträckning från Varklobben till Båthusudden diskuterades. Kommunen begärde då att landskapsregeringen skulle analysera kostnadseffekterna av att bygga en vägbank från Varklobben till båthusudden och i den placera en likadan bro som i det presenterade

vägplaneförslaget föreslås ersätta nuvarande bro. Resultatet av utredningsarbetet finns sammanställt i bilaga 1.

#### Bemötande:

Alternativet med ny dragning av väg med bro i nytt läge, har förkastats av miljö- och kostnadsskäl, se bilaga 1. Alternativet medför nya ingrepp i naturen som sammantaget bedöms som ett sämre alternativ än de förslag som delgivits.

Behovet av ökad vattengenomströmning är beaktat i liggande vägplaneförslag. Den befintliga vägtrumman som har en diameter om 2,0 m och löpytan i botten är lagd på -2,5m har en vattenförande area på 3,14 m<sup>2</sup>. Trumman byts ut till en elliptisk trumma som läggs med en teoretisk bottennivå på -1,0 m (till streckad linje ovan botten) och har en 1,5 meters fri höjd (till linje märkt x på fig.1 nedan). Trumman kan även fungera som båttrumma för mindre båtar. Den vattenförande arean är 3,8 m<sup>2</sup> vid normalvatten. Vid högvatten eller vågbildning underlättas genomströmningen ytterligare.

Vid ny bro på samma plats som den nuvarande bron ändras vattenförande area från ca 18 m<sup>2</sup> till med 22 m<sup>2</sup> till den nya bronns fördel. Vid högvatten och vågbildning underlättas genomströmningen ytterligare.

Genom att anlägga en tillfällig bro, parallellt med befintlig bro som ersätts med ny bro, så säkerställs det att alla de farhågor gällande kollektivtrafik, tunga transporter, skolskjutsar etc. tillgodoses.

**Mariehamn 15.2.2021**

**Ian Bergström, Projektchef**

**Björn Ekblom, Vägingenjör**

Bilaga 1: Utredning av effekter av Kumlinge kommuns förslag till alternativ väg- och brodragning vid utbyte av bro nr 20, Kastörsbron i Kumlinge inkl. bilagor

Bilaga 2: Påminnelse från Kumlinge stugor och Åkeri L. Gustavsson

Bilaga 3: Påminnelse från Sören Henriksson, David Henriksson, Frank Lindfors Sten Henriksson, Sigurd Söderlund och David Björk

Bilaga 4: Påminnelse från Désirée Johansson m.fl. genom medborgarinitiativ

Bilaga 5: Utlåtande från Kumlinge kommun

Bilaga 6: Resultat av trafikräkning under perioden 17/8 2020 till 24/8 2020

## PM – Utredning av effekter av Kumlinge kommuns förslag till alternativ väg- och brodragning vid utbyte av bro nr 20, Kastörsbron i Kumlinge

### Inledning:

I detta PM sammanställs utredningen av de miljömässiga, tekniska och ekonomiska effekter det alternativa förslag till väg- och brodragning av landsväg nr 800 som kommunen presenterat i påminnelser till av vägplaneförslaget för landsväg nr 800, sektion 0 - 441, gällande utbyte av bro nr 20, Kastörsbron samt rörbro i Kumlinge kommun som delgavs 7/5 – 28/5 2020.

Den 13/11 2020 höll väghållaren och representanter för Kumlinge kommun ett möte där den alternativa vägdragningen med en ny sträckning från Varklobben till Båthusudden diskuterades. Kommunen begärde då att landskapsregeringen skulle analysera kostnadseffekterna av att bygga en vägbank från Varklobben till båthusudden och i den placera en likadan bro som i det presenterade vägplaneförslaget föreslås ersätta nuvarande bro.

### Delgivet förslag:

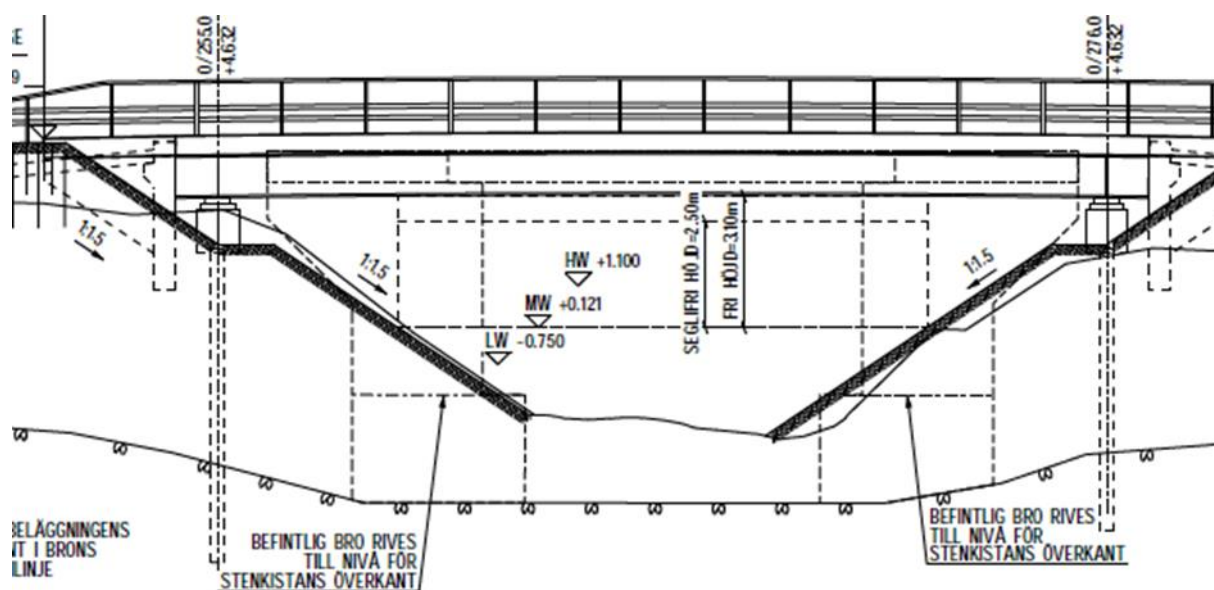
Delgivet vägplaneförslag omfattar i korthet att en ny tillfällig vägförbindelse med en vägbank och tillfällig bro byggs öster nuvarande bro och vägbank. Trafiken flyttas till den tillfälliga vägen, nuvarande bro rivs och en ny bro med 21 m spännvidd byggs på samma ställe som nuvarande bro. Därutöver byggs landsväg 800 om på en sträcka om 440 m från norra Snäckö förbi infarten till Kastörens stugby och gästhamn. Se figur 1 nedan.



Figur 1 Omfattning av delgivet vägplaneförslag.

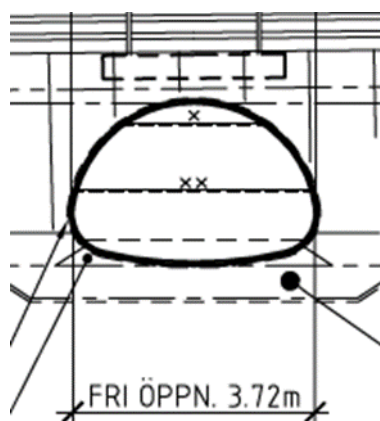


Figuren nedan visar en vy av den nya bron som planeras ersätta nuvarande bro.



Figur 2: Visar vy av förslaget på ny bro vid Kastören, sektion ca 0/255 till 0/276.

I vägplanen ingår också utbyte av den befintliga genomströmningstrumman med diameter 2 m, som finns i sektion 0/090 till en rörbro med ca 3,7 m spännvidd. Se figuren nedan.



Figur 3: Visar vy av rörbron som föreslås placeras i vägbanken, sektion ca 0/090

### Förslag framfört i påminnelser och kommunens förslag framfört 13/11 2020

Det förslag som framfördes i påminnelserna och som Kumlinge kommun lyfte vid mötet den 13/11 2020 omfattar i korthet följande ändringar mot delgivet förslag:

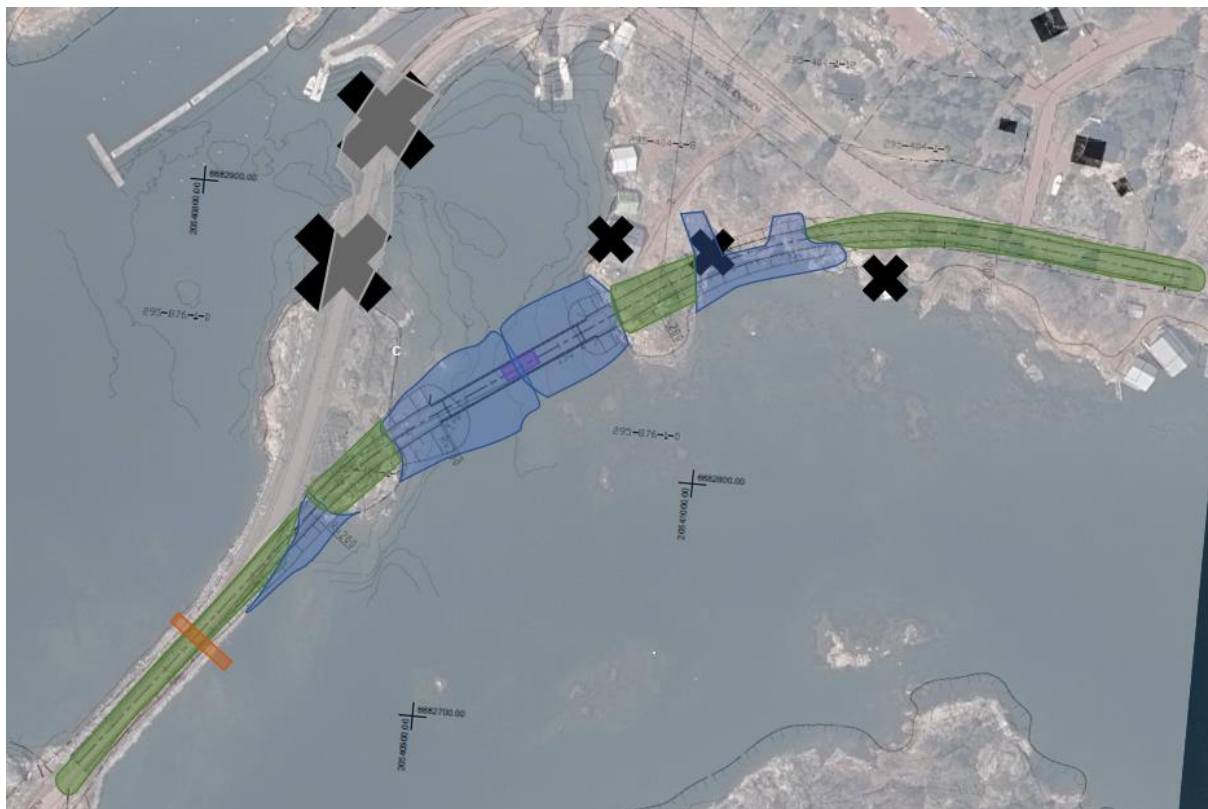
Vägsträckningen ändras från Varklobben så att en ny vägbank med en motsvarande bro med 21 m spännvidd byggs mot nordost till Båthusudden varifrån vägen sedan dras vidare, österut, till befintlig landsväg 800 och ansluter, ungefär söder om nuvarande anslutning till Vårholmsvägen och bostadsområdet. Infrastrukturavdelningen har tagit fram en förstudie på utformningen av förslaget framfört i påminnelserna med en 70 m lång bro (alternativ 2) och kommunens förslag med en 21 m

lång bro (alternativ 3) med samma väglinje som underlag för bedömning, figuren nedan visar alternativ 2.



Figur 4: Figuren redovisar en förstudie av förslaget framfört i påminnelserna till delgivet vägplaneförslag med en 70 m lång bro över sundet. Kryssen i figuren visar byggnader och vägar som förutsätts rivas om förslaget verkställs.

Alternativet enligt figuren ovan togs initialt fram med en 70 m lång bro över sundet mellan Varklobben och Båthusudden för att minimera miljöpåverkan. Vid mötet den 13/11 2020 begärde kommunens representanter att även ett alternativ med samma vägsträckning som i figur 4 ovan men med samma bro, med 21 m spännvidd, som i landskapsregeringens vägplaneförslag också skulle analyseras med avseende på ekonomiska och miljömässiga effekter. Därför togs ett alternativ 3 fram enligt figuren nedan.

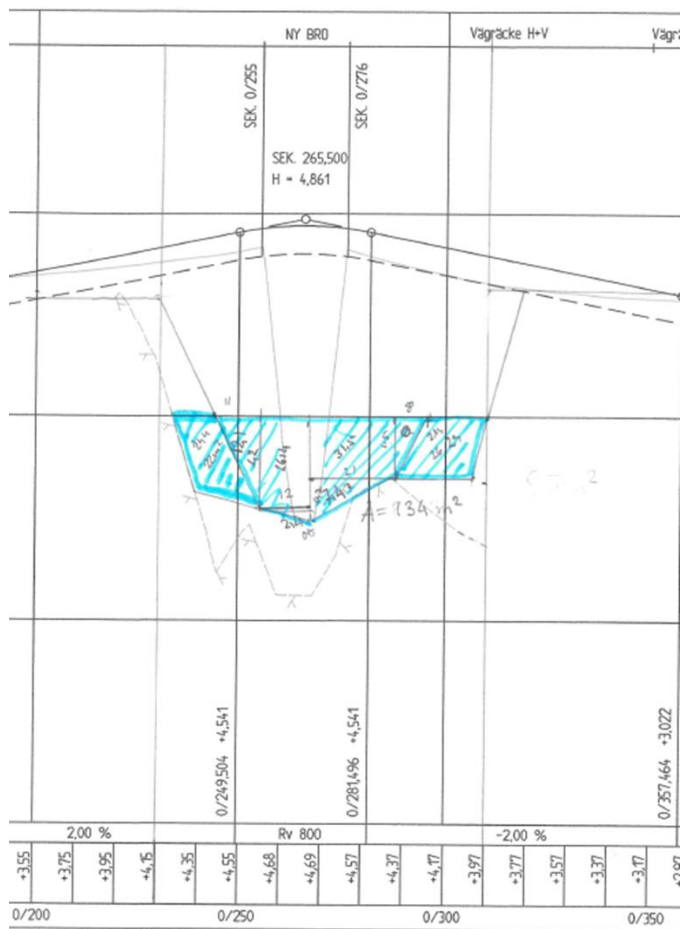


Figur 5: Alternativ 3 med 21 m lång bro i sundet mellan Varklobben och Båthusudden.

### Jämförelse mellan alternativ 1 och 2

Alternativ 2 innebär att fria vattenytan i sundet mellan Varklobben och båthusudden minskar med ca 15 m och att ca 550 m<sup>2</sup> bottenyta täcks av vägbankar.

Genomströmningsarean i sundet minskar från ca 170 m<sup>2</sup> med ca 39 m<sup>2</sup> till ca 131 m<sup>2</sup>. I sundet där befintlig bro ligger kan genomströmningsarean ökas från ca 17 m<sup>2</sup> till ca 134 m<sup>2</sup> genom att befintlig vägbank muddras bort. Figur 6 nedan visar hur genomströmningsarean kan ökas genom muddring i sundet där nuvarande bro ligger om alternativ 2 eller 3 väljs.

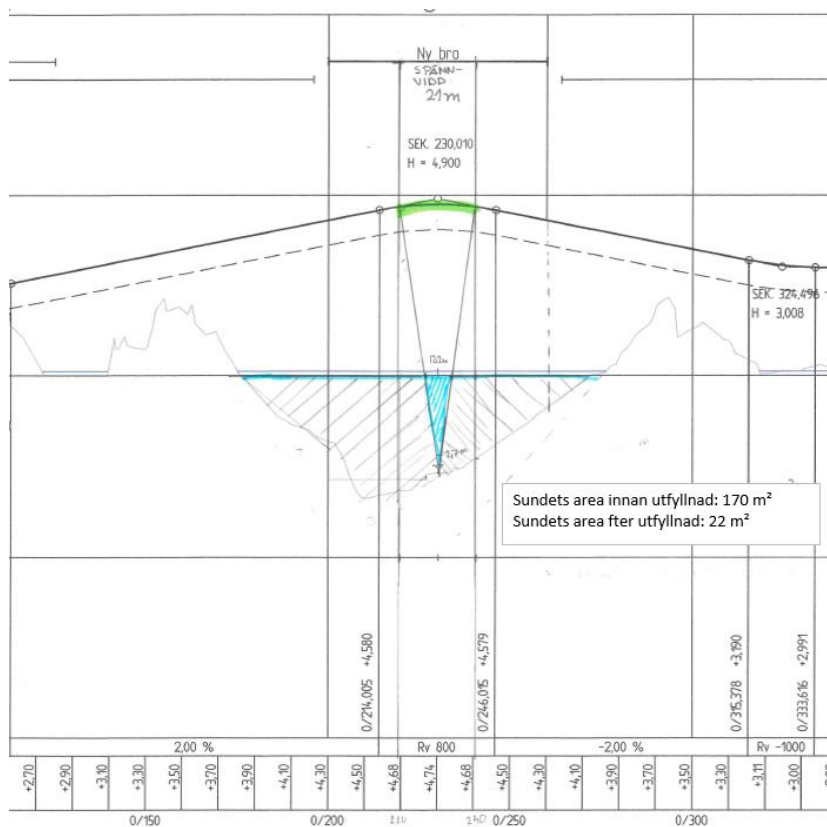


Figur 6: Längdsektion genom befintlig vägbank i nuvarande broläggning som visar möjlig muddring för att öka genomströmningsarean om alternativ 2 eller 3 väljs.

### Jämförelse mellan alternativ 1 och 3

Alternativ 3 innebär att fria vattenytan i sundet mellan Varklobben och båthusudden minskas med ca 148 m och att ca 3900 m<sup>2</sup> bottenyta täcks av vägbankar.

Genomströmningsarean i sundet minskar från ca 170 m<sup>2</sup> med ca 148 m<sup>2</sup> till ca 22 m<sup>2</sup>. I sundet där befintlig bro ligger kan genomströmningsarean ökas från ca 17 m<sup>2</sup> till ca 134 m<sup>2</sup> genom att befintlig vägbank muddras bort. Figur 7 nedan visar hur genomströmningsarean förändras i sundet mellan Varklobben och Båthusudden genom alternativ 3



Figur 7: Längdsektion genom sundet mellan Varklobben och Båthusudden, alternativ 3.

### Utlåtande från Miljöbyrån:

I miljöbyråns utlåtande från den 9/2 2021 (bilaga 2) framhåller man att alternativ 1 (vägplaneförslaget) både ur naturvårds- och vattenvårssynpunkt är det alternativ som sammantaget medför minst negativ påverkan och därför bör väljas.

### Sammanfattning:

För att uppnå de positiva effekter gällande trafiksäkerhet och trafikmiljö som lyfts i påminnelserna så medför alternativ 2 och 3 en omfattande ombyggnad och nybyggnad av vägsträckningen. Påverkansområdet av projektet utökas till sådana områden som i dagsläget inte har beaktats. Tidigare orörda markområden som idag, till viss del används till annat än trafikområden påverkas. Bedömningen är att den sammantagna påverkan av natur- och vattenmiljöer ökas av alternativ 2 och 3. Privat egendom bedöms att direkt påverkas genom att tre båthus behöver rivas för att skapa utrymme för vägsträckningen.

Den ekonomiska effekten för projektet bedöms bli att investeringskostnaden ökar med ca 290 % respektive 180 %.

Den sammantagna bedömning är att vägplaneförslaget som delgivits (alternativ 1) fortfarande är det alternativ som ger minst negativ påverkan för natur- och vattenmiljö till lägsta kostnad.

## Bilaga 1: Ekonomisk jämförelse mellan alternativ enligt vägplaneförslaget och det alternativ till vägdragning som framförs i påminnelserna.

Nedan presenteras en mera detaljerad kostnadsberäkning för det delgivna vägplaneförslaget och för det alternativ till vägplan som framförts i påminnelser på vägplaneförslaget under delgivningstiden.






Alternativet som delgavs som vägplaneförslag är nedan benämnd som alternativ 1 och alternativet som framhölls i påminnelserna kallas nedan alternativ 2 och 3.

### Alternativ 1: Delgivet vägplaneförslag

Kostnadsberäkningen nedan visar kostnadsfördelningen mellan ingående arbetsmoment och byggdelar för det vägplaneförslag som delgivits för vägsträckan.

#### Kostnadsberäkning, alternativ enligt delgivet vägplaneförslag

**Summa kostnader för alternativ: 1 540 000 €**

Ny bro, längd: 21 m	450 000 €	
Ombyggnad befintliga vägar	210 000 €	
Tillfällig bro	110 000 €	
Tillfälliga vägar	150 000 €	
Rörbro	115 000 €	
Projektering, byggledding mm	305 000 €	
Övriga omkostnader och risk	200 000 €	



Figur 1: Figuren ovan visar omfattningen av vägplaneförslaget (alternativ 1) samt översiktlig kostnadsfördelning mellan de olika aktiviteterna

Alternativ 2: Förslag till vägsträckning enligt påminnelser på delgivet vägplaneförslag med 70 m lång bro

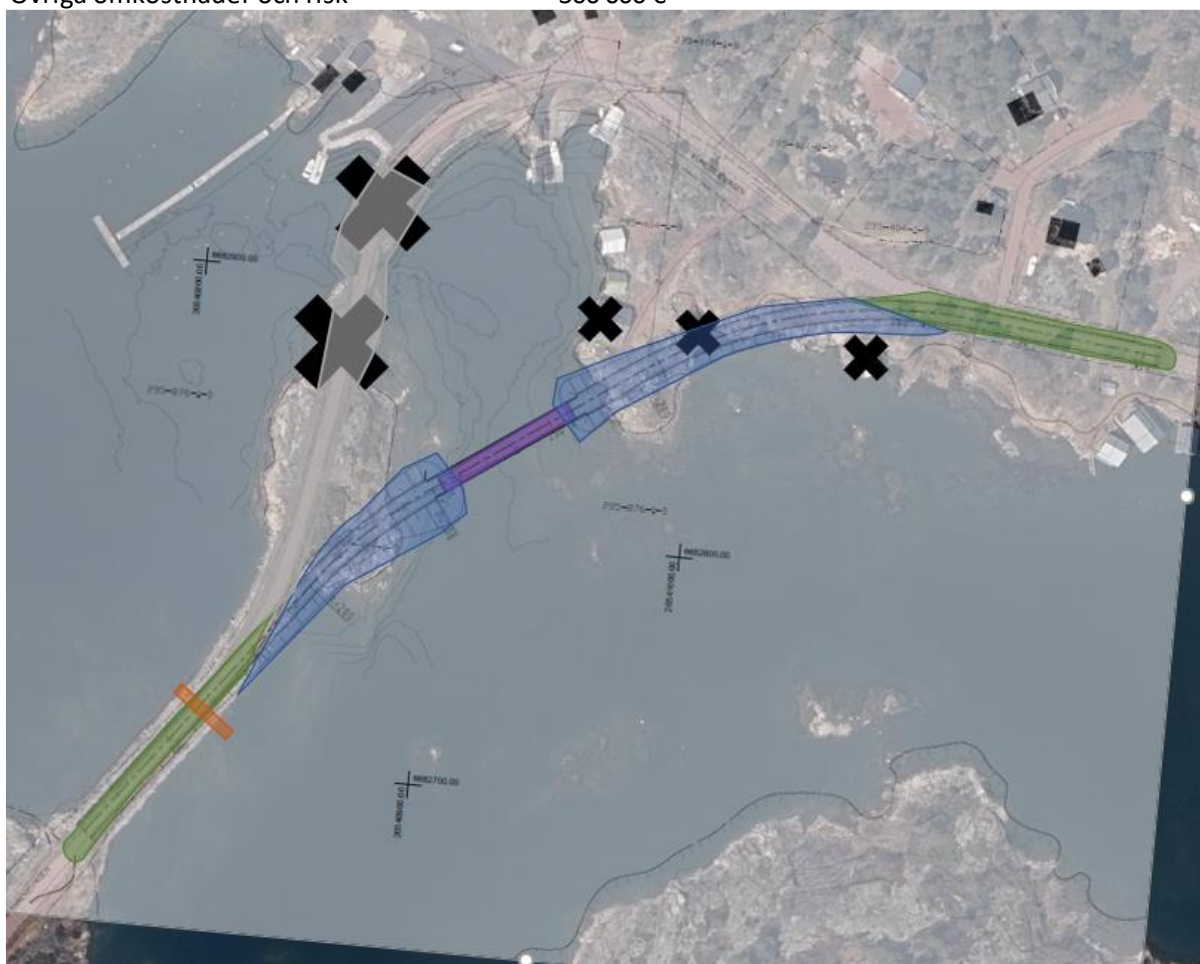
Kostnadsberäkning för alternativt förslag i påminnelser från kringboende

**Summa kostnader för alternativet: 4 480 000 €**

Ny väg, längd: 350 m	700 000 €
Ny bro, längd: 70 m	2 100 000 €
Ombyggnad befintliga vägar 150 m	75 000 €
Rörbro	115 000 €
Rivning och återställning, mark	150 000 €
Rivning bro och återställning, mark	150 000 €
Muddring sjöbank	280 000 €
Projektering, byggledning mm	410 000 €
Kostnader för fastigheter som inlöses	200 000 €
Övriga omkostnader och risk	300 000 €



Byggnad eller infrastruktur som rivs om förslaget förverkligas



Figur 2: Figuren ovan visar omfattningen av alternativt förslag (alternativ 2) som lämnats i påminnelser i samband med delgivningen av vägplaneförslaget. Figuren visar också översiktlig kostnadsfördelning mellan de olika ingående aktiviteterna.

Alternativ 3: Förslag till vägsträckning enligt påminnelser på delgivet vägplaneförslag med 21 m lång bro

**Kostnadsberäkning för alternativt förslag i påminnelser från Kumlinge kommun**

Framfört vid Teamsmöte den 13/11 2020

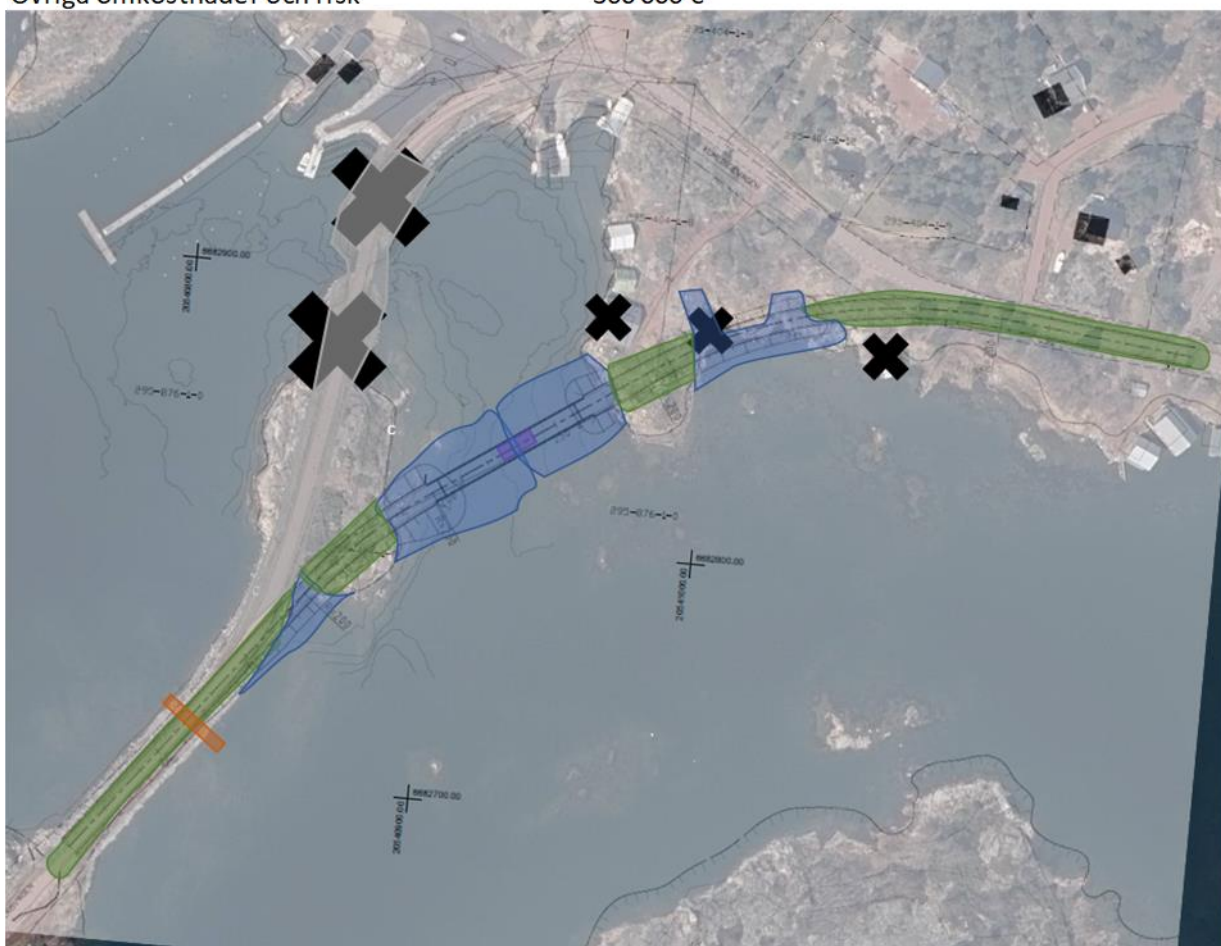
**Summa kostnader för alternativet:**

**2 859 000 €**

Ny väg i vatten, längd:	318 m	654 000 €
Ny bro, längd:	21 m	450 000 €
Ny väg på land	150 m	225 000 €
Ombyggnad befintliga vägar	150 m	75 000 €
Rörbro		115 000 €
Rivning bro och återställning, mark		150 000 €
Muddring sjöbank		280 000 €
Projektering, byggledning mm		410 000 €
Kostnader för fastigheter som inlöses		200 000 €
Övriga omkostnader och risk		300 000 €



Byggnad eller infrastruktur som rivs om förslaget förverkligas



Figur 3: Figuren ovan visar omfattningen av alternativt förslag (alternativ 3) som framförts av Kumlinge kommun samband med möte den 13/11 2020. Figuren visar också översiktlig kostnadsfördelning mellan de olika ingående aktiviteterna.



## Hänvisning

Begäran om utlåtande brev nr 14 I1, ÅLR 2020/203

Björn Ekblom

Infrastrukturavdelningen, härst.

## Kontaktperson

David Abrahamsson och Susanne Vävare

ÅLANDS  
LANDSKAPSREGERING

09. 02. 2021

## Ärende

**Utlåtande om vägbankar**

Infrastrukturavdelningen har begärt ett utlåtande från miljöbyrån gällande utbyte av bro nr 20, Kastörsbron, Kumlinge kommun. Infrastrukturavdelningen presenterar tre olika förslag i ett PM, där skillnaderna mellan förslagen redovisas. Vägnätsbyrån begär miljöbyråns utlåtande om de tre alternativen med hänsyn tagen till ett helhetsperspektiv av miljöeffekter. Ärendet behandlas av vatten- och naturvårdsansvariga vid miljöbyrån.

*Alternativ 1.* Nuvarande bro byts ut i befintlig vägbank. Bron har en spännvidd omfattande 21 m. En befintlig genomströmningstrumma med diameter 2 m byts till en rörbro med ca 3,7 m spännvidd. Ifall alternativ 2 väljs kan befintlig vägbank muddras bort kan genomströmningsarean öka från 17 m<sup>2</sup> till 134 m<sup>2</sup>.

*Alternativ 2.* Infrastrukturavdelningen förslag med en ny sträckning och 70 m lång bro. Den fria vattenytan minskas med ca 15 m och ca 550 kvadratmeter täcks av vägbankar. Genomströmningsarean minskar från ca 170 m<sup>2</sup> till ca 131 m<sup>2</sup>.

*Alternativ 3.* Kommunens förslag med samma sträckning som alternativ 2, men med en större utfyllnad i vattenmassa och med en 21 m lång bro. Vid jämförelse mellan 1 och 3 medför alternativ 3 att sundet mellan Varklobben och båthusudden minskas med ca 140 m och att ca 3900 m<sup>2</sup> bottenyta täcks av vägbankar. Genomströmningsarean minskar från 170 m<sup>2</sup> till ca 22 m<sup>2</sup>. Ifall befintlig vägbank muddras bort fås en ökad genomströmning på den lokalen så som den beskrivs i alternativ 1.

**Naturvård**

Alternativ 1 har redan inventerats noggrant i samband med att man har lagt upp inventeringarna utgående från detta förslag. Om man i stället går vidare med något av de övriga alternativen ska man se till att inventera de områden som berörs men tills vidare har lämnats oinventerade, detta gäller både på land och i vatten.

I vatten gäller detta bland annat den viken som ligger öster om båthusen. Den försämrade genomströmningshastigheten som både alternativ 2 och 3 ger upphov till måste ställas mot vad för typ av biotoper och arter man upptäcker i samband med inventeringarna.

Man bör även kontrollera de områden som påverkas av att vägen dras på ett annat ställe. Den särskilt skyddsvärda arten vårtåtel förekommer i området och det är inte omöjligt att den förekommer inom de områden som tas i anspråk i fall man väljer att dra vägen på annat ställe än den går nu. Eventuella intrång i dess levnadsmiljö omfattas av en tillståndsprocess. Den ytterligt hotade vittåteln har även påträffats i området tidigare, men kunde inte hittas i samband med den inventering som utfördes vid projekteringen. På grund av sin status som akut hotad i Finland ska även denna tas hänsyn till.

Ytterligare så kommer både alternativ 2 och 3 att innebära att man förhårdar ytterligare ytor i jämförelse med alternativ 1, något som i tagits upp i förslag till kommande EU-strategier som olämpligt. Man bör rent allmänt, ur naturvårdsmässig synvinkel undvika ett sådant ingrepp, eftersom asfalterade och stenbelagda ytor är i princip sterila.

Alternativ 1 bör i ljuset av den kunskap vi nu besitter således framstå som det bästa.

### **Vattenvård - miljöeffekter av igenbankning som måste beaktas**

Att vattenströmmar påverkar hydrografiska förhållanden vid vägbankar är sedan länge känt (WESTERBERG 1976, AULIO 1992, SUOMALAINEN 2003) och detsamma observerades vid en uppföljning av vägbankar som genomfördes 2020 av Husö biologiska station. De högsta värdena av klorofyll a (växtplankton) noterades vid Husö vägbank, där vattencirkulationen är betydligt lägre än vid Sandö eller Nåtö vägbank, där vattenströmmar och vind ständigt påverkar miljöförhållandena. Det har konstaterats tidigare att igenbankade områden med redan försämrad genomströmning, uppvisade ännu värre eutrofieringstillstånd än tidigare. Se även bilaga 1.

Av ovan nämnda orsaker förespråkas så liten inverkan som möjligt. Utfyllnad av större massor i ett vattenområde är tillståndspliktigt om bottenytan omfattar mer än 500 kvadratmeter (enligt LF( 2008/130) om miljöskydd, bilaga 1, punkt 15) och granskningspliktigt om bottenytan uppgår till mer än 500 kvadratmeter. Det är ÅMHM som sköter ärenden kopplat till granskning- och tillståndsärenden.

### **Effekter av muddringar**

Muddringar påverkar miljön: vatten grumlas, vattenfloran och fiskbeståndet minskar och vattnets strömning förändras. Muddermassor kan även innehålla skadliga ämnen. Muddringar räknas som vattenföretag enligt LF (2008:130) om miljöskydd, bilaga 1 punkt 15 och kan kräva miljögranskning eller tillstånd beroende på storlek.

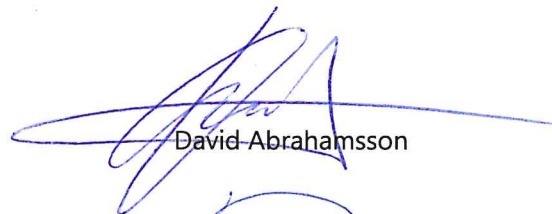
### Slutsatser om alternativen kopplat till vattenvård

Ur ett helhetsperspektiv är alternativ 1 det som ger minst påverkan på vattenmiljön, då man inte muddrar eller fyller ut i vatten mer än nödvändigt, eftersom redan befintliga vägbankar används.

Alternativ 2. Nya vägbankar medför att ett tillståndsförfarande krävs då bottenytan överstiger 500 m<sup>2</sup>, detsamma gäller vid muddring. Det blir fler ingrepp i vattenmiljön om både utfyllnad och bortmuddring ska ske då båda har negativ effekt i vattenmiljöer. Vid alternativ 2 och 3 krävs nya inventeringar av undervattensnaturen i det område som ligger öster om båthusudden.

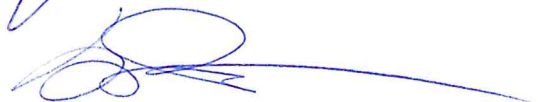
Alternativ 3 förutsätter ett ännu större ingrepp i vattenmiljön totalt sett och kan bidra med långvarig negativ effekt då vattengenomströmning stryps markant in i sundet (se text om miljöeffekter i bilaga 1). Både den stora utfyllnaden för ny vägbank och borttagandet av befintlig vägbank medför ett tillståndspliktigt muddringsförfarande. Nya undervattensinventeringar kommer att krävas. Dessutom medför ingreppet en påverkan på landskapsbilden som kan uppfattas som negativ.

Vik. naturvårdsintendent



David Abrahamsson

Vattenbiolog



Susanne Vävare

- BILAGOR            Om vägbankar och miljöeffekter.
- FÖR KÄNNEDOM    Maija Häggblom, miljöbyrån, härst.  
                          Mikael Wennström, miljöbyrån, härst.
- SÄNDLISTA        Ian Bergström, Infrastrukturavdelningen, härst.

## Om vägbankar och miljöeffekter

Enligt ny Husö-rapport 2020.

Vägbankar byggs ofta på grunda områden och när man plötsligt tar bort en av de mest dominerande reglerande faktorerna i systemet – vattenströmningen - kan ett flertal miljöeffekter observeras. Vattencirkulationen kan förändras så att vattenströmningen minskar och vattenomsättningen försämras. En minskning i vattenströmning kan leda till ökad sedimentation och försämrad syresättning av bottensedimenten. En kombination av dessa två leder till att syrebrist kan uppstå (NUMMELIN 1998). Försämrad vattenomsättning kan leda till att vattenmassor hålls kvar vid vägbanken och med ökad avrinning från landområdena kan närsalter och organiskt material tillkomma. Näring kan också hållas lagrad vid vägbanken, som ett resultat av försämrad vattenomsättning, både i form av växt- och djurplankton och som organiskt material eller närsalter. Allt detta kan också leda till att syrebrist uppstår.

I och med en igenbankning kan även en minskning i vind- och vågexponering väntas, vilket i sin tur kan leda till att makrofyternas utbredning ökar på grunt vatten. En kombination av lägre vind- och växelverkan samt mera vegetation kan också leda till att mera organiskt material hålls kvar vid grunda områden, vilket i sin tur ytterligare kan leda till att syrebrist uppstår (NUMMELIN 1998).

Med alla dessa effekter som kan resultera i syrebrist, kan redan från tidigare eutrofierade områden försämras ytterligare. När syrebrist uppstår på botten kan närsalter frigöras från ytsedimentet, vilket i sin tur leder till att primärproduktionen kan öka (ref). Med en ökad primärproduktion, minskar siktdjupet och primärproduktionen flyttas sedan till ytligare vatten. Rester av döda alger och makrofyter kan ansamlas, vilket i sin tur leder till att ytterligare syre förbrukas i nedbrytningsprocessen av detritus. På så vis kan syrebristen vid botten nära vägbankar spöras ytterligare (NUMMELIN 1998).

Den senaste uppföljningsstudien av miljöeffekterna av vägbankar på Åland (Husö, Sandö och Nåtö vägbank) är från 2003 (SUOMALAINEN 2003) och de resultaten jämfördes med resultat från 1970-talet (WESTERBERG 1976, WESTERBERG et al. 1980). Resultatet var att mängden bottenfauna (biomassa) hade minskat på majoriteten av alla provtagningsstationer och artsammansättningen hade förändrats. Däremot är det värt att nämna att provtagningsmetodikerna varierade mellan de olika studierna och att resultaten

från bottenfaunaundersökningarna därför inte kunde jämföras med säkerhet (SUOMALAINEN 2003). Gällande vegetationen observerades inte stora skillnader mellan 1970-talet och 2003, men vassbestånden (*Phragmites australis*) hade vuxit vid Husö och i de muddrade områdena vid Sandö hade trådlika alger börjat ansamlas (SUOMALAINEN 2003). Liknande resultat observerades av Aulio (1992), där vassens utbredning observerades öka mycket kring vägbankar i Åboland, vilket i sin tur också ledde till ännu sämre vattenrörelser och syrebrist (AULIO 1992). Igenbankningen hade 2003 observerats påverka eutrofieringsutvecklingen speciellt vid Husö vägbank, där vattenströmningen naturligt är sämre än vid de andra vägbankarna (SUOMALAINEN 2003). Återigen har dessa resultat tidigare bekräftats av Aulio (1992), i Åboland, där områden med redan försämrade genomströmning, uppvisade ännu värre eutrofieringstillstånd än tidigare (AULIO 1992).

Kumlinge stugor Ab  
Kumlingevägen 647  
22820 Kumlinge

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING
08. 07. 2020
ÅLR 2020/203

Åkeri L.Gustafsson Ab  
Bofjärdsvägen 133  
22710 Föglö

Ärende: ÅLR 2020/203

**Bilaga 3, I320P05**

Ålands landskapsregering  
Infrastrukturavdelningen  
Vägnätsbyrån

Med anledning av den utställda vägplanen **I320P05** om byte av Kastörsbron i Kumlinge kommun vill vi framföra argument för en alternativ vägdragning.

Landskapsregeringen föreslår att den gamla Kastörsbron ska ersättas med en ny bro på samma ställe som den gamla. Bytet av bro är nödvändig, men platsen är fel enligt vår uppfattning. Den ursprungliga bron färdigställdes på 60-talet och kunde anses fylla den tidens krav. Skärgårdstrafikens utveckling befann sig då dock i sin linda och den tidens fordon kan inte jämföras med dagens fordon. Det torde nu framstå väldigt tydligt att den gamla bron med sin vägdragning, som nu föreslås få en fortsättning, inte fyller dagens krav. Brons nuvarande placering tvingar fram en skarp kurva just norr om bron samtidigt som det i samma skarpa kurva finns fyra vägavtag inom en kalkylerad vägsträcka om 30 meter.

Ett avtag från huvudvägen i den branta kurvan leder till närliggande Kumlinge gästhamn, inkluderande uppställningsplatser för husvagnar och samtidigt till Kumlinge bys enda bränslmack. Ett annat avtag leder till stugbyn på platsen, samt till områdets restaurang. Ett tredje avtag leder till en allmän båtupptagningsramp (Kumlinge fiskelag) och till ett båthus. Båtupptagningsrampen används i praktiken så att fordon med båttrailer riktas upp inför sjösättning och upptagning uppe på den officiella vägen. En stor del av lokalbefolkningens båtar sjösätts med hjälp av rampen, samtidigt som huvuddelen av närområdets fisketurister också sjösätter sina egna båtar just där. Det fjärde avtaget leder till ytterligare ett båthus.

## Bilaga 2, Bemötande av påminnelser, dnr: ÅLR2020/203

Man kan hävda att detta område hör till de mest frekvent besökta områdena i Kumlinge kommun under högsäsong, vid sidan av de lokala butikerna och ortens färjfasten och övriga gästhamnar. Under högsäsong ses båtgäster, stuggäster, fisketurister, cyklister, lokalbefolkningen m.fl. besöka och uppehålla sig på platsen. Fordonskonvojer innehållande tunga fordonskombinationer passerar regelbundet genom området.

Kastörsbron är en del av den huvudväg som binder ihop den norra linjen och den tvärgående linjen och därmed norra och södra skärgården. I samband med färjeanlöp kan trafiken tidvis vara intensiv. Det ingår i trafikupplägget att färjan på norra linjen kombinerar med färjan på tvärgående linjen. I praktiken betyder detta att ett större antal fordon passerar Kastörsbron regelbundet och flera gånger per dag i konvoj då dessa ska till den kombinerande färjan för vidare transport. Trafikflödet består också av tunga fordon, ofta fordonskombinationer med tunga laster. En betydande del av fiskleveranserna från Föglö till fastlandet transporteras över Kumlinge och därmed över Kastörsbron. Färskvarutransporterna till den norra skärgården likaså. Det grus som transporteras till Kumlinge på hjul körs i huvudsak samma väg. Bränslet till orten transporteras ofta denna väg m.m.

Vi noterar att vägplanen säger att bytet av bro på befintligt ställe med befintlig vägsträckning fortsättningsvis kan innebära en högsta tillåten hastighet om 50 km/h. Vi konstaterar dock att vägplanen anger att eventuella ytterligare sänkningar av hastigheten (30 km/h?) i så fall fattas med ett skilt beslut fristående från själva vägplansprocessen. Vi tolkar det som att landskapsregeringen anser att den högsta tillåtna hastigheten på bron och i den snäva kurvan i anslutning, med fyra avtagsvägar inom 30 m, egentligen borde vara 30 km/h och att vi kan förvänta oss ett sådant beslut efter ett brobyte på befintlig plats.

Sett ur en yrkeschaufförs perspektiv är den nuvarande sträckningen knappast lämpad för tung trafik. En snäv kurva (över 90 grader) med flera avtag tätt efter varandra och människor i rörelse under sommaren är inte bra. Under vintern kan vägsträckningen nära havet, kombinerat med den skarpa kurvan, medföra farliga vägförhållanden.

Vi föreslår en alternativ (i rött) dragning av väg och bro enligt nedanstående bild.



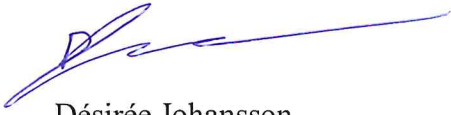
De trafiksäkerhetsmässiga argumenten torde vara självklara. De turistiska argumenten likaså. De tunga fordonen skulle inte längre trafikera centrala delar av Kumlinges turistområden. Den alternativa dragningen skulle möjliggöra en högre vattengenomströmning i området vilket har miljömässiga fördelar för närområdet. Landskapsregeringen behöver inte, med denna av oss föreslagna vägdragningen, bygga en temporär bro för att byta befintlig bro.

Vi föreslår att landskapsregeringen beaktar de av oss framförda argumenten och omprövar den föreslagna placeringen av en ny Kastörsbro. Det är viktigt att tänka långsiktigt i samband med infrastrukturella satsningar och denna investering görs för minst 50 år i framtiden.



Bilaga 2, Bemötande av påminnelser, dnr: ÅLR2020/203

Kumlinge den 8 juli 2020



Désirée Johansson  
Kumlinge stugor Ab



Pontus Gustafsson  
Åkeri L. Gustafsson Ab

**Lena Perjus**

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING
06. 07. 2020
ÅLR 2020 / 203

**Från:** Sören <soren.henriksson@aland.net>  
**Skickat:** måndag 6 juli 2020 10:03  
**Till:** Regeringen Registrator-Registraturen  
**Ämne:** Fw: Kastörsbron-Snäckövägen Kumlinge

**From:** soren.henriksson@aland.net  
**Sent:** Friday, July 3, 2020 5:39 PM  
**To:** ian.bergstrom@regeringen.ax  
**Subject:** Kastörsbron-Snäckövägen Kumlinge

Hej, med anledning av att infrasrukturavdelningen har planer på att förnya den sk kastörsbron i Kumlinge så vill vi framföra lite åsikter och förslag.

För det första så borde ju det södra alternativet från södra udden på Varklubben vara ett bättre alternativ, både vad gäller vattengenomströmning, vilket idag är ett stort bekymmer vad gäller vattenutbytet från södra sidan på Kumlinge där vatten, bottnar och fjärdar slammar och växer igen, också byggmässigt så är det ju bättre att man har det skilt från varandra, det blir mindre strul vid befintlig bro under byggtiden, dessutom slipper man ha en provisorisk bro, som stänger utloppet under tiden .  
Det är ju också en naturligare dragning av väg och bro mellan Kumlinge och Snäckö, man slipper det trafikfarliga avsnittet runt kastören ,vilket till dags dato har resulterat i flera incidenter och avkörningar i nämnda kurva efter bron.

Sedan vad gäller Snäckövägen så hoppas vi att vägen byggs om enligt dagens standard, att bergsskärningar tas bort och att material därifrån används vid brobygget och breddning av vägen, och att det inte bara fräses på ytan och en ny beläggning sätts på befintlig väg , vilket innebär att vägen i praktiken blir ännu smalare än dagens väg, vilken ju är för smal redan i dagsläget.  
Hoppas också att det finns med i planen att ta bort grynnan som är utanför Snäckö färjefäste, som har varit på fel ställe i över femtio år.

Hoppas att det görs rätt och riktigt med tanke på att de är en stor infrastruktuursatsning som görs här, kanske man också skall ta med i beaktande att det kan bli mer genomfartstrafik i framtiden vilket också sätter mer krav på vägar och broar.

Hoppas på förståelse vad gäller dom påtalade synpunkterna.

Kumlinge 03.07.2020  
Med vänliga hälsningar

Sören Henriksson  
David Henriksson  
Frank Lindfors  
Sten Henriksson  
Sigurd Söderlund  
Gerhard Björk

**Marianne Eklund**

**Från:** Gumpa <gun-mari.lindholm@aland.net>  
**Skickat:** den 21 juli 2020 14:15  
**Till:** byrasekreterare@kumlinge.ax  
**Ämne:** Nytt försök

Hej, med anledning av att infrastrukturavdelningen har planer på att förnya den skastörsbron i Kumlinge så vill vi framföra lite åsikter och förslag.

För det första så borde ju det södra alternativet från södra udden på Varklubben vara ett bättre alternativ, både vad gäller vattengenomströmning, vilket idag är ett stort bekymmer vad gäller vattenutbytet från södra sidan på Kumlinge där vatten, bottnar och fjärdar slammar och växer igen, också byggmässigt så är det ju bättre att man har det skilt från varandra, det blir mindre strul vid befintlig bro under byggtiden, dessutom slipper man ha en provisorisk bro, som stänger utloppet under tiden .

Det är ju också en naturligare dragning av väg och bro mellan Kumlinge och Snäckö, man slipper det trafikfarliga avsnittet runt kastören ,vilket till dags dato har resulterat i flera incidenter och avkörningar i nämnda kurva efter bron.

Sedan vad gäller Snäckövägen så hoppas vi att vägen byggs om enligt dagens standard, att bergsskärningar tas bort och att material därifrån används vid brobygget och breddning av vägen, och att det inte bara fräses på ytan och en ny beläggning sätts på befintlig väg , vilket innebär att vägen i praktiken blir ännu smalare än dagens väg, vilken ju är för smal redan i dagsläget.

Hoppas också att det finns med i planen att ta bort grynnan som är utanför Snäckö färjefäste, som har varit på fel ställe i över femtio år.

Hoppas att det görs rätt och riktigt med tanke på att de är en stor infrastruktuursatsning som görs här, kanske man också skall ta med i beaktande att det kan bli mer genomfartstrafik i framtiden vilket också sätter mer krav på vägar och broar.

Hoppas på förståelse vad gäller dom påtalade synpunkterna.

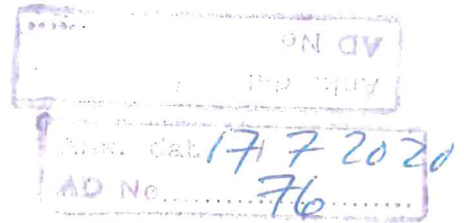
Kumlinge 03.07.2020  
Med vänliga hälsningar

Sören Henriksson  
David Henriksson  
Frank Lindfors  
Sten Henriksson  
Sigurd Söderlund

Skickat från min iPhone



Virus-free. [www.avq.com](http://www.avq.com)



## Uppmaning

Vi uppmanar Kumlinge kommun att noggrant följa landskapsregeringens planer för grundrenoveringen av Snäckövägen och bytet av den gamla Kastörsbron. Just nu är brobytet aktuellt genom att landskapsregeringen begär utlåtanden om ett förslag till vägplan för området. Förslaget anger att Kastörsbron ska ersättas med en ny, på exakt samma ställe som den gamla.

Målsättningen måste vara att vägen, bron och vägsträckningen i samband med bron blir så trafiksäkra och ändamålsenliga som möjligt. Vägen, bron och vägsträckningen i samband med bron måste räknas som framtidssatsningar, som påverkar trafiksituationen både för kommunen och för den allt mer ökande och naturliga genomfartstrafiken i kommunen.

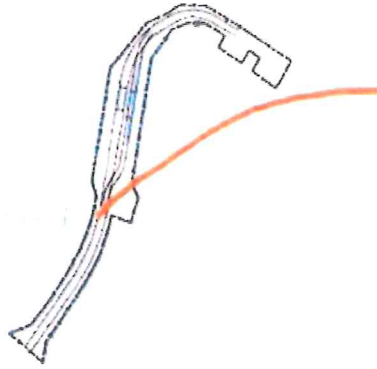
Vägsträckningen nära Kastörsbron är inte lämpad för dagens trafikbehov ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Den snäva kurvan just norr om bron med gästhamn, bränslemack, båtupptagningsramp, restaurang, stugby och två båthus lämpar sig inte för en huvudled, som utgör en del av den infrastruktur som binder ihop norra- och tvärgående linjen.

De byggsatsningar som nu planeras bör göras för framtiden och inte utgående från gammal otidsenlig infrastruktur.

Vi uppmanar kommunen att ge ett utlåtande till landskapsregeringen om vägplanen som beaktar en alternativ vägsträckning (se bilden här nedan). Vi uppmanar samtidigt att kommunen inte vidtar andra åtgärder (bygglov eller annat) som kan påverka den ovannämnda målsättningen.

A.B. Lill

## Bilaga 4, Bemötande av påminnelser, dnr: ÅLR2020/203



Namn

Hemort

	Kumlinge
Frank Lindgren	KUMLINGE
Tom Höjman	— " —
Henrik Larsson	— " —
Amund Larsson	Kumlinge
Benny Pettersson	Kumlinge
Ake SO	KUMLINGEVÄGEN 619
Gunnar Ekblom	Kumlinge
Ulf Skott	Kumlinge
Syft.	Kumlinge.
	Kumlinge

Berit Fredriksson	Kumlinge
Janne	Kumlinge
Mary Ann	Kumlinge
Alla-Karin Newton	Kumlinge
Valter Ek	kumlinge
Bo Lindfors	Snäckö Kumlinge
Ellen Lindfors	Snäckö Kumlinge
Sigvard Sadelund	Kumlinge
Juho Perämäe	Kumlinge
Berit Johansson	Kumlinge
Jaleena Jaleena	Kumlinge

30 07 2020

**Lena Perjus**

**Från:** Satu Numminen <naringslivssekreterare@kumlinge.ax>  
**Skickat:** torsdag 30 juli 2020 14:38  
**Till:** Regeringen Registrator-Registraturen  
**Ämne:** Kumlinge kommuns utlåtande om Kastörsbron  
**Bifogade filer:** 20200730142912264.pdf

ÅLR 2020/203

Hej  
Går det bra att skicka kommunens utlåtande så här per e-post? Ärendet hör hemma på infra-avdelningen och gäller Kastörsbron. I samma protokoll finns ett annat ärende också men det är inget till ÅLR.  
mvh,

Satu Numminen  
Näringslivsnämnden  
Kumlinge kommun  
AX-22820 Kumlinge  
Åland  
tel. 018-622 403 / 040 506 12 99  
naringslivssekreterare@kumlinge.ax  
www.kumlinge.ax

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Näringslivsnämnden [mailto:satu.numminen@kumlinge.ax]  
Skickat: den 30 juli 2020 14:29  
Till: Näringslivsnämnden  
Ämne: Message from "RNP002673733403"

This E-mail was sent from "RNP002673733403" (MP C3003).

Scan Date: 07.30.2020 14:29:12 (+0300)



**Kumlinge kommun**  
**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

**KOMMUNSTYRELSEN 2020 §79-83**

**Sammanträdestid:** 21 juli 2020 kl. 9.00-11.00

**Sammanträdesplats:** Kumlinge kommunkansli

**Beslutande:**

Ordinarie:

- Gun-Mari Lindholm, ordförande
- Lenny Karlsson, vice ordf.
- Alexandra Blomqvist
- Markku Lahtinen
- Satu Numminen

Personliga ersättare:

- Annika Fredriksen
- Benny Pettersson
- Åke Sundman
- Per-Olof Engblom
- Anne-Mai Enqvist

**Övriga**

- Ingrid Nygård-Sundman, fullmäktiges ordförande
- Stefan Sundman, fullmäktiges I viceordförande
- Mia Hanström, fullmäktiges II viceordförande

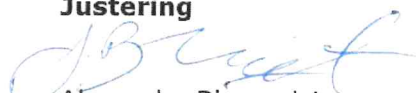
---

**Underskrifter:**

  
Gun-Mari Lindholm  
Ordförande

  
Satu Numminen  
Protokollförare

**Justering**

  
Alexandra Blomqvist  
Protokolljusterare

  
Lenny Karlsson  
Protokolljusterare

---

Protokollet officiellt framlagt till påseende på kommunens digitala anslagstavla den 28.7.2020

Intygar, tjänsteställning:

  
Marianne Eklund  
Byråsekreterare

Utdragets riktighet bestyrker





Kumlinge kommun

## KALLELSE TILL KOMMUNSTYRELSESAMMANTRÄDE

TID: 21 JULI 2020 KL 9.00

PLATS: KOMMUNKANSLIET I KUMLINGE BY

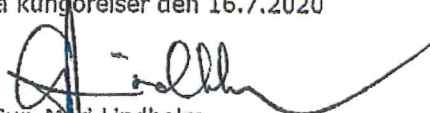
### ÄRENDEN SOM KOMMER ATT BEHANDLAS

- §79 SAMMANTRÄDETS LAGLIGHET OCH BESLUTSFÖRHET
- §80 VAL AV PROTOKOLLJUSTERARE
- §81 FASTSTÄLLANDE AV FÖREDRAGNINGSLISTAN
- §82 VÄGPLANEN FÖR KASTÖRSBRON

Det justerade protokollet från sammanträdet jämte besvärsanvisning hålls officiellt framlagda den 28.7.2020 på kommunens digitala anslagstavla

  
Ordförande Gun-Mari Lindholm

Denna kallelse till sammanträde har anslagits på digitala anslagstavlan för offentliga kungörelser den 16.7.2020

  
Intygar Gun-Mari Lindholm  
kommunstyrelseordförande

43. Lu



**FASTSLAGEN FÖREDRAGNINGSLISTA**

- §79 SAMMANTRÄDETS LAGLIGHET OCH BESLUTSFÖRHET**
- §80 VAL AV PROTOKOLLFÖRARE OCH PROTOKOLLJUSTERARE**
- §81 FASTSTÄLLANDE AV FÖREDRAGNINGSLISTAN**
- §82 VÄGPLANEN FÖR KASTÖRSBRON**
- §83 ÖVRIGT ÄRENDE - ISMASKINEN I KUMLINGE ISHUS**

*A.B. L.K.*



**Kumlinge kommun**  
**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Organ  
**KOMMUNSTYRELSEN**

datum  
**21.7.2020**

sida  
**3**

**§ 79 - SAMMANTRÄDETS LAGLIGHET OCH BESLUTSFÖRHET**

Ordförande läser upp kallelsen till sammanträdet. På kallelsen skall vara antecknat sammanträdesplats och tidpunkt samt vilka ärenden som skall behandlas. De närvarande antecknas i närvarolistan. Enligt 23 § i kommunallagen är styrelsen beslutför då minst hälften av ledamöterna är närvarande. Eftersom kommunen för tillfället saknar kommundirektör sker föredragning av kommunstyrelsens ordförande.

Ordförande konstaterar att sammanträdet är lagligen sammankallat och beslutfört.

-----

**§ 80 - VAL AV PROTOKOLLFÖRARE OCH PROTOKOLLJUSTERARE**

En person utses till sekreterare för mötet.

Två ledamöter utses att justera sammanträdet protokoll innan det datum då det är framlagt till påseende.

**FÖRSLAG**

Ordförande Lindholm kallade ledamot Satu Numminen till protokollförare. Ledamöterna Alexandra Blomqvist och Lenny Karlsson föreslogs till protokolljusterare.

**BESLUT**

Ledamot Satu Numminen utsågs att föra protokoll över mötet. Ledamöterna Alexandra Blomqvist och Lenny Karlsson utsågs att justera protokollet över sammanträdet.

-----

**§ 81 - FASTSTÄLLANDE AV FÖREDRAGNINGSLISTAN**

Ordförande läser upp föredragningslistan.

**FÖRSLAG**

Ordförande Lindholm föreslog att föredragningslistan fastställs enligt utskick med följande tillägg:  
§83 - ÖVRIGT ÄRENDE - ISMASKINEN I KUMLINGE ISHUS

**DISKUSSION**

**BESLUT**

Enligt förslag.

AB LK



**Kumlinge kommun**  
**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Organ  
**KOMMUNSTYRELSEN**

datum  
**21.7.2020**

sida  
**4**

**§ 82 - VÄGPLANEN FÖR KASTÖRSBRON**

Inför fastställandet i enlighet med 25 § 2 mom. landskapslag (1957:23) om allmänna vägar har landskapsregeringen den 11 juni fattat beslut i enlighet med protokoll nr 5, ärende nr 9 2020/203 om att ställa ut vägplanen för utbyte av Kastörsbron.

Tiden för utställandet utgick 8 juli 2020. Inom utsatt tid har tre påminnelser inkommit till ÅLR och Kumlinge kommun, de bifogas till detta protokoll (bilagorna 1-3).

Innan fastställande ska landskapsregeringen i enlighet med 25 § 2 mom. landskapslag (1957:23) om allmänna vägar höra vederbörande kommuns fullmäktige.

I enlighet med Instruktion för kommunstyrelsen i Kumlinge kommun godkänd av fullmäktige 17.12.2015 2§ 1a avger kommunstyrelsen yttrande.

**ORDFÖRANDES FÖRSLAG**

Kommunstyrelsen gör en sammanställning av de inkomna påminnelserna och ger yttrande i förhållande till dem.

**DISKUSSION**

Näringslivsnämnden har diskuterat trafiksäkerhetsaspekterna med ÅLR under åren 2014-15 i "Kastörskurvan". Ledamot Satu Numminen läste upp nämndens beslut i ärendet NN 27.3.2014, §17 (bilaga 4).

**BESLUT**

Kommunstyrelsen konstaterar att de inkomna påminnelserna tar upp vattengenomströmningen, trafiksäkerheten, kombinationstrafiken mellan färjlinjerna, näringslivets behov och annan trafik i området vid Kastören samt även Snäckövägens skick och grynnan utanför Snäckö färjfäste. Alla inkomna påminnelser lämnar in önskemål om en annan placering för ny bro än den nuvarande.

Kommunstyrelsen poängterar att vattengenomströmningen och trafiksäkerheten är viktiga aspekter som måste tas i beaktande i planering av trafiklösningar på det aktuella området.

Vidare anser kommunstyrelsen att byggtidens lösningar måste planeras så att trafiken kan löpa hinderfritt så att tidtabellerna för färjor, tunga transporter, kollektivtrafik och skolskjutsar kan hållas även under den tiden.



**Kumlinge kommun**  
**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Organ  
**KOMMUNSTYRELSEN**

datum  
**21.7.2020**

sida  
**5**

**§ 83 – ÖVRIGT ÄRENDE - ISMASKINEN I KUMLINGE ISHUS**

Ordförande Gun-Mari Lindholm redogjorde för ärendet inkommet från Kumlinge fiskelag genom ordförande Sigurd Söderlund. Ismaskinen i Kumlinge ishus är sönder och ur bruk sedan cirka en vecka tillbaka. Den köptes in 2012 med hjälp av bland annat Europeiska Fiskerifonden och försäkringsersättning.

**DISKUSSION**

**FÖRSLAG**

Ordförande Lindholm föreslog att kommunstyrelsen uppmanar Kumlinge fiskelag att fortsätta utreda om ismaskinen kan repareras eller om man måste köpa en ny och hur detta kan finansieras. Förslaget vann understöd.

**BESLUT**

Enligt förslag.

*A.B. Lill*



**Kumlinge kommun**  
**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Organ  
**KOMMUNSTYRELSEN**

datum sida  
**21.7.2020 6**

**ANVISNING FÖR RÄTTELSEYRKANDE OCH  
BESVÄRSANVISNING**

**BESVÄRSFÖRBUD**

<b>Vad förbudet grundar sig på</b>	Eftersom nedan nämnda beslut endast gäller beredning eller verkställighet, kan enligt § 112 kommunallagen rättelseyrkande inte framställas eller kommunalbesvär anföras över beslutet
	Paragrafer 79-81
	Besvär kan inte anföras över nedan nämnda beslut, eftersom skriftligt rättelseyrkande enligt § 110 kommunallagen kan framställas över beslutet (se instruktioner nedan under rättelseyrkanden)
	Paragrafer 82, 83
	Enligt § 5 Förvaltningsprocesslagen/annan lagstiftning kan besvär inte anföras över nämnda nedan beslut
	Paragrafer och grund för besvärsförbudet:

**ANVISNING FÖR RÄTTELSEYRKANDE**

<b>Myndighet till vilken rättelseyrkande kan framställas, samt tid för yrkande av rättelse</b>	Den som är missnöjd med ovan nämnda beslut kan framställa ett skriftligt rättelseyrkande. Skriftligt rättelseyrkande får framställas av den som ett beslut avser eller den vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet (part) samt av kommunmedlemmar.  Myndighet hos vilken rättelse yrkas:  Kumlinge kommun Kommunstyrelsen i Kumlinge 22820 Kumlinge  Yrkandet skall framställas inom 14 dagar från delfåendet av beslutet. En part anses ha fått del av beslutet sju dagar efter dagen då brevet avsändes, om inte något annat påvisas. En kommunmedlem anses ha fått del av beslutet sju dagar efter att protokollet lagts fram offentligt på den digitala anslagstavlan.
<b>Rättelseyrkandets innehåll</b>	Av rättelseyrkandet skall framgå yrkandet och vad det grundar sig på. Yrkandet skall undertecknas av den som framställer det.

*Handwritten signature: J.B. LU*



**Kumlinge kommun**  
**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Organ  
**KOMMUNSTYRELSEN**

datum sida  
**21.7.2020 7**

**KOMMUNALBESVÄR**

<b>Besvärsmyndighet och besvärstid</b>	<p>I nedan nämnda beslut kan ändring sökas skriftligt genom besvär. Ändring i beslut med anledning av rättelseyrkanden kan sökas genom kommunalbesvär endast av den som framställt rättelseyrkandet. Om beslutet har ändrats med anledning av rättelseyrkandet, kan ändring i beslutet sökas genom kommunalbesvär också av en som är part eller kommunmedlem. Ett beslut får överklagas genom kommunalbesvär på den grunden att</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. beslutet tillkommit i felaktig ordning,</li><li>2. den myndighet som fattat beslutet har överskridit sina befogenheter eller</li><li>3. beslutet annars strider mot lag.</li></ol> <p>Besvärsmyndighet är Ålands förvaltningsdomstol PB 31 22101 Mariehamn</p> <p>Paragrafer:</p> <p>Besvärstid: 30 dagar från delfåendet av beslutet.</p> <p>En part anses ha fått del av beslutet sju dagar efter dagen då brevet avsändes, om inte något annat påvisas. En kommunmedlem anses ha fått del av beslutet sju dagar efter att protokollet lagts fram offentligt på den digitala anslagstavlan.</p>
--	--

**FÖRVALTNINGSBESVÄR**

<b>Besvärsmyndighet och besvärstid</b>	<p>Besvärsmyndighet är Ålands förvaltningsdomstol PB 31 22101 Mariehamn</p> <p>Paragrafer:</p> <p>Besvärstid: 30 dagar från delfåendet av beslutet.</p>
--	---

**BESVÄRSSKRIFT**

<p><b>Besvärsskrift</b></p> <p>I besvärsskriften skall anges</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ändringssökandes namn, yrke, boningsort och adress</li><li>- vilket beslut som överklagas</li><li>- vilka ändringar som yrkas i beslutet</li><li>- motiveringar till att beslutet bör ändras</li></ul> <p>Besvärsskriften skall undertecknas av ändringssökande själv eller av den som författat skriften. Om endast den som författat besvärsskriften undertecknar den, skall också yrke, boningsort och postadress anges.</p> <p>Till besvärsskriften skall fogas det beslut som överklagas och redogörelse för från vilken dag besvärstiden skall räknas.</p>
<p><b>Inlämnande av besvärshandlingarna</b></p> <p>Besvärshandlingarna skall inlämnas till besvärsmyndigheten före besvärstidens utgång. Besvärshandlingarna kan även sändas med post eller genom bud, men i så fall på avsändarens eget ansvar. Handlingarna skall lämnas till posten i så god tid att de kommer fram innan besvärstiden går ut. Enligt lagen om domstolsavgifter kan domstolen ta ut en avgift för inlämnande av besvär. Kontakta respektive domstol för mer information.</p>

*AB L.M.*

KST 21.7.2020, § 82, bilaga 1 1/2

Bilaga 5, Bemötande av påminnelser, dnr: ÅLR2020/203

Ans. dat. 13/7 2020  
AD No. 77

Kumlinge stugor Ab  
Kumlingevägen 647  
22820 Kumlinge

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING
08. 07. 2020

Åkeri L.Gustafsson Ab  
Bofjärdsvägen 133  
22710 Föglö

Ärende: ÅLR 2020/203

**Bilaga 3, I320P05**

Ålands landskapsregering  
Infrastrukturavdelningen  
Vägnätsbyrån

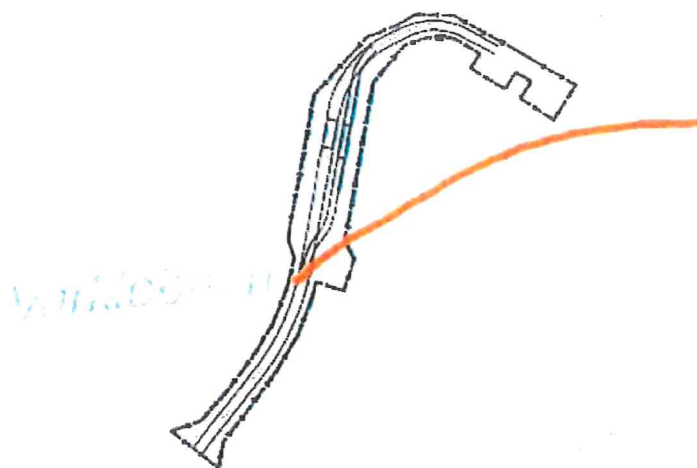
Med anledning av den utställda vägplanen **I320P05** om byte av Kastörsbron i Kumlinge kommun vill vi framföra argument för en alternativ vägdragning.

Landskapsregeringen föreslår att den gamla Kastörsbron ska ersättas med en ny bro på samma ställe som den gamla. Bytet av bro är nödvändig, men platsen är fel enligt vår uppfattning. Den ursprungliga bron färdigställdes på 60-talet och kunde anses fylla den tidens krav. Skärgårdstrafikens utveckling befann sig då dock i sin linda och den tidens fordon kan inte jämföras med dagens fordon. Det torde nu framstå väldigt tydligt att den gamla bron med sin vägdragning, som nu föreslås få en fortsättning, inte fyller dagens krav. Brons nuvarande placering tvingar fram en skarp kurva just norr om bron samtidigt som det i samma skarpa kurva finns fyra vägavtag inom en kalkylerad vägsträcka om 30 meter.

Ett avtag från huvudvägen i den branta kurvan leder till närliggande Kumlinge gästhamn, inkluderande uppställningsplatser för husvagnar och samtidigt till Kumlinge bys enda bränlemack. Ett annat avtag leder till stugbyn på platsen, samt till områdets restaurang. Ett tredje avtag leder till en allmän båtupptagningsramp (Kumlinge fiskelag) och till ett båthus. Båtupptagningsrampen används i praktiken så att fordon med båttrailer riktas upp inför sjösättning och upptagning uppe på den officiella vägen. En stor del av lokalbefolkningens båtar sjösätts med hjälp av rampen, samtidigt som huvuddelen av närömrådets fisketurister också sjösätter sina egna båtar just där. Det fjärde avtaget leder till ytterligare ett båthus.

A.B. Lick



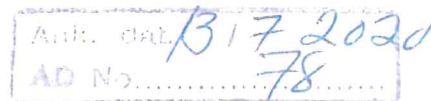


De trafiksäkerhetsmässiga argumenten torde vara självklara. De turistiska argumenten likaså. De tunga fordonen skulle inte längre trafikera centrala delar av Kumlinges turistområden. Den alternativa dragningen skulle möjliggöra en högre vattengenomströmning i området vilket har miljömässiga fördelar för närområdet. Landskapsregeringen behöver inte, med denna av oss föreslagna vägdragningen, bygga en temporär bro för att byta befintlig bro.

Vi föreslår att landskapsregeringen beaktar de av oss framförda argumenten och omprövar den föreslagna placeringen av en ny Kastörsbro. Det är viktigt att tänka långsiktigt i samband med infrastrukturella satsningar och denna investering görs för minst 50 år i framtiden.

KST 21.7.2020, § 82, bilaga 2

Bilaga 5, Bemötande av påminnelser, dnr: ÅLR2020/203



**Marianne Eklund**

**Från:** Gumpa <gun-mari.lindholm@aland.net>  
**Skickat:** den 21 juli 2020 14:15  
**Till:** byrasekreterare@kumlinge.ax  
**Ämne:** Nytt försök

Hej, med anledning av att infrastrukturavdelningen har planer på att förnya den sk kastörsbron i Kumlinge så vill vi framföra lite åsikter och förslag.

För det första så borde ju det södra alternativet från södra udden på Varklubben vara ett bättre alternativ, både vad gäller vattengenomströmning, vilket idag är ett stort bekymmer vad gäller vattenutbytet från södra sidan på Kumlinge där vatten, bottnar och fjärdar slammar och växer igen, också byggmässigt så är det ju bättre att man har det skilt från varandra, det blir mindre strul vid befintlig bro under byggtiden, dessutom slipper man ha en provisorisk bro, som stänger utloppet under tiden .

Det är ju också en naturligare dragning av väg och bro mellan Kumlinge och Snäckö, man slipper det trafikfarliga avsnittet runt kastören ,vilket till dags dato har resulterat i flera incidenter och avkörningar i nämnda kurva efter bron.

Sedan vad gäller Snäckövägen så hoppas vi att vägen byggs om enligt dagens standard, att bergsskärningar tas bort och att material därifrån används vid brobygget och breddning av vägen, och att det inte bara fräses på ytan och en ny beläggning sätts på befintlig väg , vilket innebär att vägen i praktiken blir ännu smalare än dagens väg, vilken ju är för smal redan i dagsläget.

Hoppas också att det finns med i planen att ta bort grynnan som är utanför Snäckö färjefäste, som har varit på fel ställe i över femtio år.

Hoppas att det görs rätt och riktigt med tanke på att de är en stor infrastruktursatsning som görs här, kanske man också skall ta med i beaktande att det kan bli mer genomfartstrafik i framtiden vilket också sätter mer krav på vägar och broar.

Hoppas på förståelse vad gäller dom påtalade synpunkterna.

Kumlinge 03.07.2020  
Med vänliga hälsningar

Sören Henriksson  
David Henriksson  
Frank Lindfors  
Sten Henriksson  
Sigurd Söderlund

Skickat från min iPhone



Virus-free. [www.avq.com](http://www.avq.com)

A.B. Lill

KST 21.7.2020, § 82, bilaga 3 1/3

Bilaga 5, Bemötande av påminnelser, dnr: ÅLR2020/203

AD No. 76  
AD No. 76  
17.7.2020

## Uppmaning

Vi uppmanar Kumlinge kommun att noggrant följa landskapsregeringens planer för grundrenoveringen av Snäckövägen och bytet av den gamla Kastörsbron. Just nu är brobytet aktuellt genom att landskapsregeringen begär utlåtanden om ett förslag till vägplan för området. Förslaget anger att Kastörsbron ska ersättas med en ny, på exakt samma ställe som den gamla.

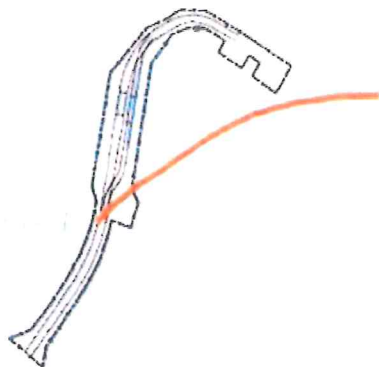
Målsättningen måste vara att vägen, bron och vägsträckningen i samband med bron blir så trafiksäkra och ändamålsenliga som möjligt. Vägen, bron och vägsträckningen i samband med bron måste räknas som framtidssatsningar, som påverkar trafiksituationen både för kommunen och för den allt mer ökande och naturliga genomfartstrafiken i kommunen.

Vägsträckningen nära Kastörsbron är inte lämpad för dagens trafikbehov ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Den snäva kurvan just norr om bron med gästhamn, bränslemack, båtupptagningsramp, restaurang, stugby och två båthus lämpar sig inte för en huvudled, som utgör en del av den infrastruktur som binder ihop norra- och tvärgående linjen.

De byggsatsningar som nu planeras bör göras för framtiden och inte utgående från gammal otidsenlig infrastruktur.

Vi uppmanar kommunen att ge ett utlåtande till landskapsregeringen om vägplanen som beaktar en alternativ vägsträckning (se bilden här nedan). Vi uppmanar samtidigt att kommunen inte vidtar andra åtgärder (bygglov eller annat) som kan påverka den ovannämnda målsättningen.

A.B. Lill



**Namn**

**Hemort**

	Kumlinge
Frank Lindgren	KUMLINGE
Tom Höjman	— " —
Henrik Larsson	— " —
Amund Larsson	Kumlinge
Benny Pettersson	Kumlinge
Ake SO	KUMLINGEVÄGEN 619
Gunnar Ekblom	Kumlinge
Ulf Skott	Kumlinge
Syft	Kumlinge.
	Kumlinge

Beoz Freden	Kumlinge
Janne	Kumlinge
Mary Ann	Kumlinge
Alla-Karin Newton	Kumlinge
Valter Ek	kumlinge
Bo Lindfors	Snäckö Kumlinge
Ellen Lindfors	Snäckö Kumlinge
Sigvard Sadelund	Kumlinge
Juho Perämäe	Kumlinge
Benit Johansson	Kumlinge
Jalmar Jalmarson	Kumlinge

KST 217.2020, § 82, bilaga 4

Bilaga 5, Bemötande av påminnelser, dnr: ÅLR2020/203



Kumlinge kommun

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Organ	§ Nr	Datum	Sida
NÄRINGSLIVSNÄMNDEN	16-17	27.03.2014	13

### § 16 – ÖVRIGT ÄRENDE: Kommunens representanter i styrelsen för Företagsam Skärgård r.f., förslag till kst

Sekreteraren Satu Numminen redogjorde för ärendet. Kommundirektören har bett näringslivsnämnden komma med förslag till kommunens representanter i Företagsam Skärgård r.f.'s styrelse. Nämndens förslag går vidare till kommunstyrelsen som föreslår i sin tur till valberedningen inför föreningens årsmöte där styrelsen väljs.

#### Diskussion

#### Förslag

Nämnden för vidare följande namn till kommunstyrelsen:  
Sara Strandberg, Markku Lahtinen, John Nordberg, Åsa Enqvist, Eivor Englund-Karlsson  
Förslaget vann understöd.

#### Beslut

Enligt förslaget ovan.

### § 17 – ÖVRIGT ÄRENDE: Fartbegränsning södra Kumlinge, utredning / anhållan

Ordförande Désirée Johansson redogjorde för ärendet. Under sommartid är vägsträckan från Snäckö vägbankens södra ända till Vårholms bostadsområde livligt trafikerat och i bruk av många olika slags användare. På bron står folk ofta och fiskar, i den branta kurvan stannar en del för att använda båtrampen med både bilar och traktorer med traller medan andra saktar in för att svänga in till gästhamnen eller stugbyn/restaurangen. Många turister från anläggningarna promenerar och cyklar på samma vägsträcka. Vid färjtider kommer ofta en kö med bilister, inklusive tung trafik, och särskilt mellan kombinerande färjturer körs det hårt på den aktuella sträckan.

Kommunen kan hos ägaren till vägen, ÅLR, anhålla om hastighetsbegränsning eller andra åtgärder för att öka säkerheten på den aktuella vägsträckan.

#### Diskussion

#### Förslag

Nämnden är positiv till anhållan om åtgärder som ökar trafiksäkerheten. Som alternativ nämndes hastighetsbegränsning 30 km/h eller 50 km/h, eventuellt enbart under sommartid, dvs. juni-augusti, då trafiken är livligast.

#### Beslut

Nämndens sekreterare Satu Numminen ges i uppdrag att utreda möjligheterna till hastighetsbegränsning eller andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder, och sända in anhållan i samråd med nämndens ordförande.

 AP

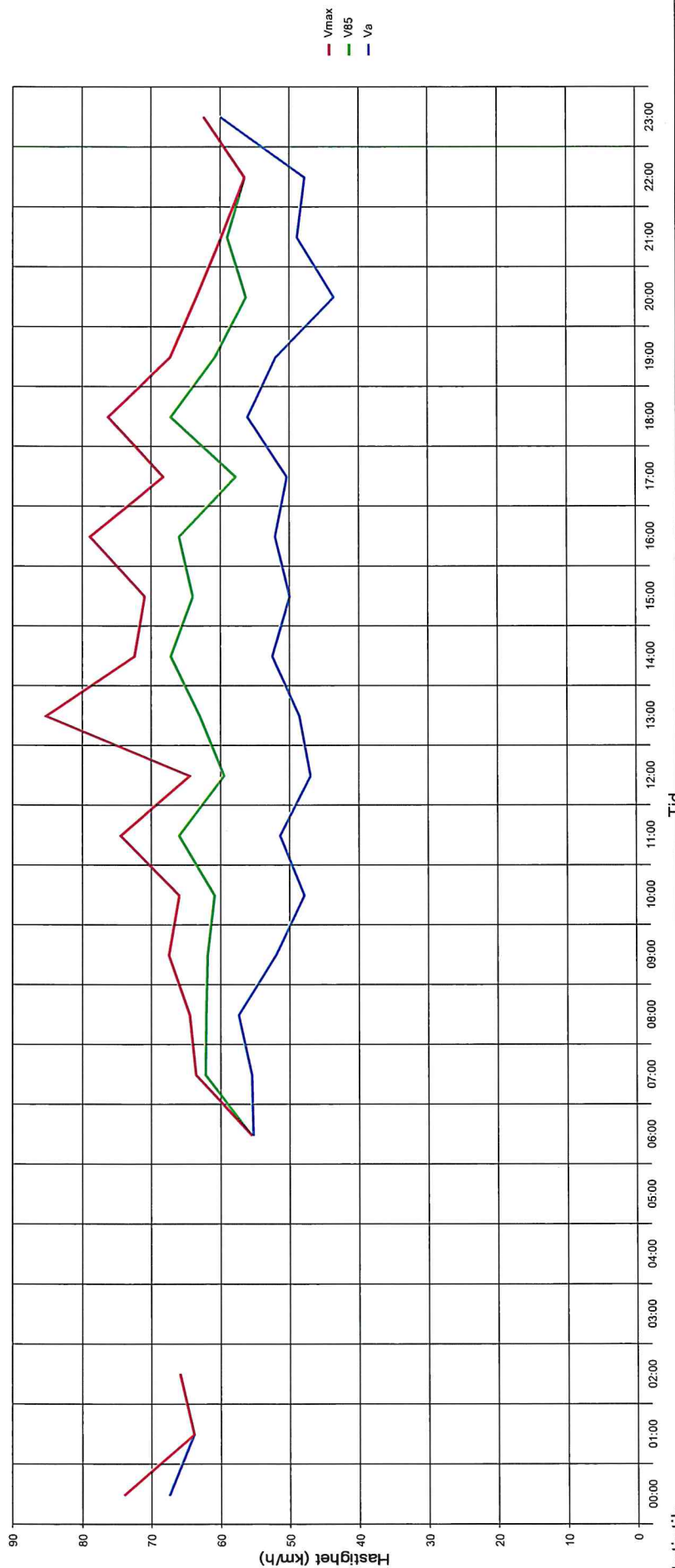
Protokolljusterarnas signaturer

Protokollet framlagt  
till påseende

Utdragets riktighet bestyrker

J.B. L.M

SPECIALRÄKNING. 300 m från Snäckö mot bron (50 km/h)



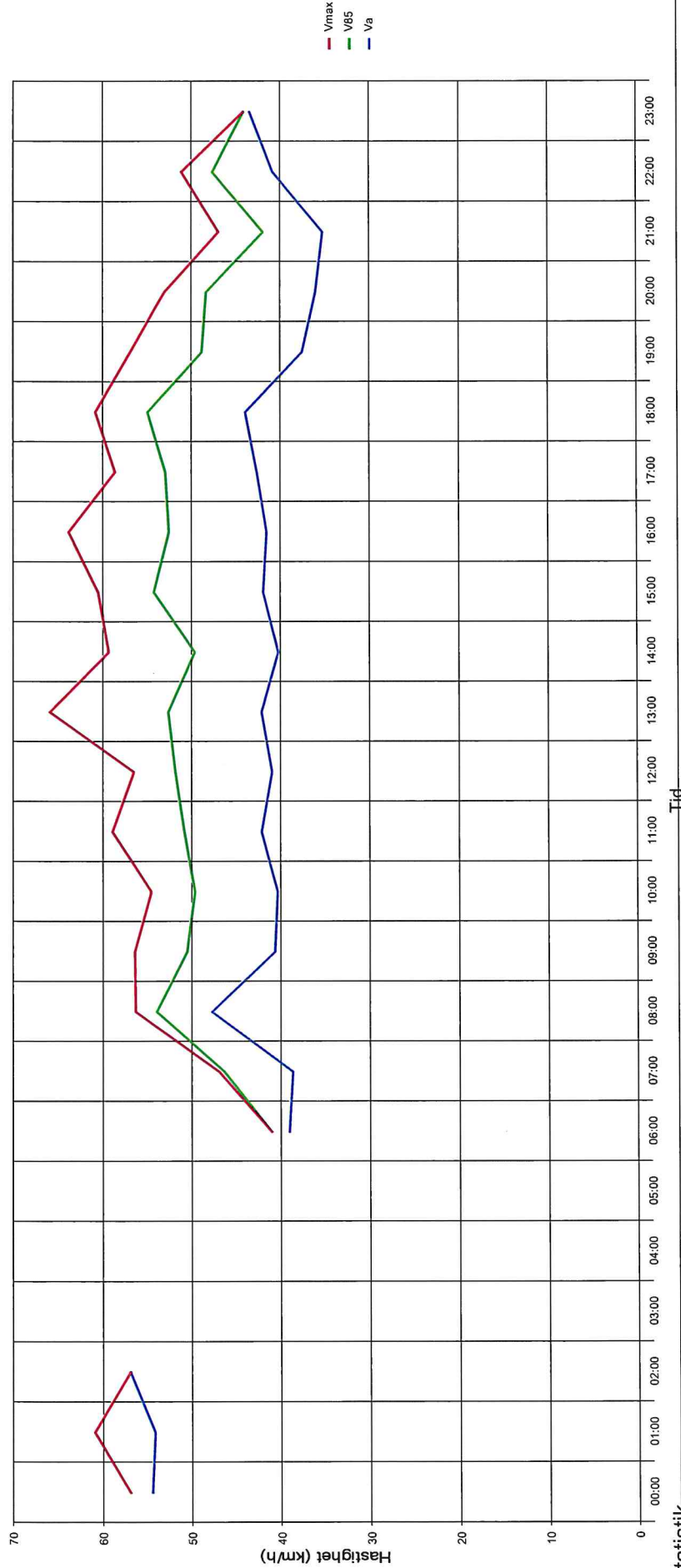
Statistik

Period: måndag 17 augusti 2020, 08:59 till måndag 24 augusti 2020, 08:59

Hastighetsövertr.  
Genomsnittl. avstånd:  
Kötrafik  
ADT:  
Andel lastbilar:

	Beräkna +	%	Beräkna -	%	Total	%	V15 +	Va +	V85 +	Vmax +	V15 -	Va -	V85 -	Vmax -
63 % Mc	4	0,7	7	1,3	11	1	8	30	50	51	9	14	18	22
1,6 sek Bil	532	93,5	491	92,3	1023	92,9	32	53	68	109	34	50	65	102
6 % Lastbil	26	4,6	26	4,9	52	4,7	31	54	67	78	27	44	58	68
157 Långträdare	7	1,2	8	1,5	15	1,4	49	61	66	70	10	52	61	63
6 % Total	569	51,7	532	48,3	1101	100	31	53	68	109	30	50	65	102

SPECIALRÄKNING. 200 m från Kumlinge mot bron och Snäckö (50 km/h)



Statistik

Period:

Hastighetsövertr.  
 28 %  
 Genomsnittl. avstånd:  
 1,4 sek Bil  
 6 %  
 Kötrafik  
 202  
 ÅDT:  
 4 %  
 Andel lastbilar:

måndag 17 augusti 2020, 09:18 till måndag 24 augusti 2020, 09:18

	Beräkna +	%	Beräkna -	%	Total	%	V15 +	Va +	V85 +	Vmax+	V15 -	Va -	V85 -	Vmax -
28 %	7	0,4	3	0,4	10	0,7	8	40	63	71	22	29	36	36
1,4 sek Bil	671	94,9	674	95,2	1345	95,1	26	43	56	81	26	41	53	73
6 %	23	3,3	26	3,7	49	3,5	25	41	56	60	23	38	48	54
202	6	0,8	5	0,7	11	0,8	48	52	54	58	12	38	46	50
4 %	707	50	708	50	1415	100	26	43	56	81	26	41	52	73



## Besvärsanvisning

### Besvärsmyndighet

Den som är missnöjd med detta beslut kan söka ändring i det hos högsta förvaltningsdomstolen genom skriftliga besvär. Besvär kan anföras av den som beslutet avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel beslutet direkt påverkar.

### Besvärstid

Besvär ska anföras skriftligt inom 30 dagar från att beslutet har delgivits. Närmare information om hur besvärstiden beräknas finns på omstående sida.

### Besvärsskriftens innehåll

I besvärsskriften ska uppges:

- ändringssökandens namn och kontaktuppgifter, inklusive uppgifter om hemkommun samt postadress och eventuell annan adress till vilken handlingar som hänför sig till ärendet kan sändas
- det beslut i vilket ändring söks
- redogörelse över till vilka delar ändring söks i beslutet, vilka ändringar som yrkas samt grunderna för yrkandena.

Om ändringssökandens talan förs av dennes lagliga företrädare eller ombud eller om någon annan person har uppgjort besvären, ska i besvärsskriften även uppges namn och hemkommun för denna person. Ändringssökanden, den lagliga företrädaren eller ombudet ska underteckna besvärsskriften.

### Bilagor till besvärsskriften

Till besvärsskriften ska fogas:

- det överklagade beslutet, i original eller som kopia,
- intyg över vilken dag beslutet har delgivits eller annan utredning över när besvärstiden har börjat,
- de handlingar som ändringssökanden åberopar till stöd för sina yrkanden, om dessa inte redan tidigare har lämnats till landskapsregeringen och
- fullmakt för eventuellt ombud, om ombudet inte är en advokat eller ett offentligt rättsbiträde.

### Inlämning av besvärsskriften

Besvärsskriften ska inom besvärstiden lämnas till högsta förvaltningsdomstolen på adressen Högsta förvaltningsdomstolen, PB 180, 00131 HELSINGFORS, eller elektroniskt på adressen [korkein.hallinto-oikeus@oikeus.fi](mailto:korkein.hallinto-oikeus@oikeus.fi). Besvärsförfarandet kan även i sin helhet skötas elektroniskt via förvaltnings- och specialdomstolarnas e-tjänst, se närmare information om e-tjänsten på adressen [www.regeringen.ax/besvar](http://www.regeringen.ax/besvar)

### Avgifter

Rättegångsavgiften till högsta förvaltningsdomstolen är 510 euro. I lagen om domstolsavgifter (FFS 1455/2015) finns bestämmelser om de fall då avgift inte tas ut. Närmare upplysningar om avgifterna lämnas av högsta förvaltningsdomstolen.

### **Närmare information om hur besvärstiden beräknas**

Besvärsskriften ska inlämnas inom 30 dagar från datumet då mottagaren fått del av beslutet. Då besvärstiden beräknas ska den dag då delgivningen sker inte medräknas. Om den sista dagen av besvärstiden är en helgdag, självständighetsdag, första maj, julafton, midsommarafton eller helgfri lördag fortsätter besvärstiden också följande vardag.

Dagen för delgivningen beräknas på följande sätt:

- Offentlig delgivning – Om beslutet har delgivits via offentlig delgivning anses mottagaren ha fått del av beslutet den sjunde dagen efter det att beslutet publicerades på myndighetens elektroniska anslagstavla.
- Vanlig delgivning – Om beslutet har postats som vanligt brev anses mottagaren ha fått del av beslutet den sjunde dagen efter det att brevet avsändes, om inte något annat visas.
- Bevislig delgivning – Om beslutet har sänts per post mot mottagningsbevis, framgår datumet för då mottagaren fått del av beslutet av mottagningsbeviset. Om beslutet har överlämnats till mottagaren eller dennes lagliga företrädare eller ombud framgår dagen då mottagaren fått del av beslutet av det skriftliga bevis som upprättats över delgivningen.
- Mellanhandsdelgivning – Om beslutet inte har lämnats direkt till mottagaren eller dennes lagliga företrädare eller ombud anses mottagaren ha fått del av beslutet den tredje dagen efter den dag som framgår av delgivningsbeviset.
- Vanlig elektronisk delgivning – Om beslutet delgivits som ett elektroniskt meddelande anses mottagaren ha fått del av beslutet den tredje dagen efter att meddelandet sändes, om inte något annat visas.
- Bevislig elektronisk delgivning – Om beslutet har delgivits bevisligen genom ett elektroniskt meddelande anses mottagaren ha fått del av beslutet när det har hämtats från den länk som myndigheten anvisat.

Besvärsskriften ska vara inlämnad till högsta förvaltningsdomstolen senast kl. 16.15 på besvärstidens sista dag. Denna tidsfrist gäller även besvär som skickas via förvaltnings- och specialdomstolarnas e-tjänst eller per e-post.