

Sammanfattning av bemötande av påminnelser på förslag till vägplan, del 1 av projekt västra Föglö

Ålands Natur och Miljös påminnelse:

Textutdrag ur sammanfattningen:

För det första står det klart att den tilltänkta vägsträckningen skulle splittra det ekologiska landskapet och märkbart försämra flera biologiska livsmiljöer på land och i vatten. Splittring och försvinnande av livsmiljöer anses vara den viktigaste skälen för att arter blir rödlistade och att den biologiska mångfalden försvinner.¹ Vi noterar emellertid med uppskattning att planen nu utgår ifrån en dragning som gör att de naturområdena på Gripö som i karteringar klassats som mest värdefulla inte direkt skulle förstöras av vägen. Däremot anser vi att vägplanen inte belyser effekterna på lång sikt av en fast vägförbindelse. Öns karaktär som en skärgårdsö i naturtillstånd skulle gå helt förlorat. Oundvikligen skulle den nya vägen även resultera i en accelererande exploatering av området.

Att anse att skärgårdsöns oexploaterade naturtillstånd skulle gå helt förlorat, är en mycket negativ gissning/spekulation. Det är trots allt kommunen som beslutar i byggnadsplanefrågor, vilket gör att det finns en fortlöpande myndighetskontroll över exploateringen av ön.

För det andra har planhandlingarna inte på ett tillräckligt sätt redovisat alla de negativa effekter som vägen skulle ge upphov till. Ur naturvårdssynpunkt värdefulla biotoper har visserligen utretts tämligen noggrant. Bedömningen av vägens påverkan på dessa försvåras dock av att förekomsterna och vägens tilltänkta dragning inte presenteras i vägplanen på samma karta. Inventeringsresultat presenteras i vägplanehandlingarna på flera olika kartor, som har oklar skala och där terrängformer inte framgår. Det kan vara befogat att inte avslöja hotade arters exakta förekomstplatser, men samtidigt gör detta presentationssätt det svårt för en utomstående granskare att bedöma hur nära den tilltänkta vägdragningen egentligen kommer dessa förekomster, och hurdan påverkan vägen således kan förväntas ha på förekomsterna. Förekomster av flera viktiga organismgrupper, t.ex. mossor, lavar, svampar och insekter verkar dessutom inte ha utretts, även om dessa grupper innehåller arter som är hotade och som har lagskydd antingen enligt åländsk eller europeisk lagstiftning. Dessa grupper är i allmänhet dåligt utredda i skärgården. Vi anser att beslutsunderlaget bör kompletteras med den här typen av relevanta naturkarteringar under fältsäsongen 2018. Om inventeringar av dessa grupper inte görs inför ett så här stort projekt, kan unika förekomster försvinna, utan att man ens har varit medveten om deras existens, och utan att en öppen diskussion har förts om vad som är viktigast för samhället.

Inför att arbetet med MKB:n för kortruttsprojekt västra Föglö skulle starta, hölls ett rådgörande möte med berörda myndigheter för att bestämma den sammantagna omfattningen av utredningarna för miljökonsekvensbedömningen. Om man påträffade några biotoper eller naturvärden som visade på att utredningsbehovet ökade, så skulle MKB:n därefter kompletteras med dessa utredningar. MKB:n utfördes i enlighet med det utredningsbehov som fastställdes vid rådgörandemötet. Ingen av naturvärdesexperterna, varken hos konsulten eller hos landskapsregeringen, har lyft behovet av att utreda mossor, lavar och insekter.

Slutligen har förslagsställarna inte påvisat vari den allmänna nödvändigheten ligger mot bakgrund av att andra framlagda trafikalternativ förefaller uppfylla målsättningarna i snarlik grad och med mindre miljöpåverkan. I den allmänna väglagen stadgas att nödvändighet är en kritisk förutsättning för ny vägkonstruktion. Dessutom ska vägen planeras utgående en ändamålsenlig avvägning mellan olika samhällsintressen. Kan inte ett vägprojekt påvisa nödvändighet och en ändamålsenlig avvägning bör förslagsställare inte gå vidare med en sådan vägplan.

Ålands landskapsregering kan, efter en analys av Ålands natur och miljöns förslag, konstatera att "Snabbrutten" inte är ett alternativt trafiksystem utan samma trafiksystem som redan finns idag. Man har presenterat dagens trafiksystem med ökad hastighet för fartygen samt utökat trafiken med passagerartrafik på långa rutter vilket i detta sammanhang måste anses som kostnadsdrivande och ger en ökad negativ miljöpåverkan i driftskedet. Utredningen innehåller också orimliga slutsatser när det gäller både ekonomi och restider. De målsättningar som landskapsregeringen har ställt upp för en långsiktigt hållbar skärgårdstrafik uppfylls därmed inte. De fartygstyper som ÅNOM föreslår i sin "Snabbruttsutredning" har sämre miljöprestanda än de fartyg landskapsregeringen avser att investera i. Om man kombinerar en utvecklad kollektivtrafik till hamnen på östra Föglö med Landskapsregeringens kortruttsystem uppnår man bättre effekter för klimat, miljö, ekonomi och resenärer än i ÅNOM:s snabbruttsförslag.

Det fartyg som landskapsregeringen planerar att sätta in mellan fasta Åland och Föglö har betydligt bättre prestanda när det gäller energiförbrukning och miljöpåverkan än fartyget som föreslås i "Snabbruttsutredningen". Detta trots att landskapsregeringens fartyg har 50% större kapacitet.

Idag finns inte tekniken för ren eldrift av fartyg på längre rutter. Lätta passagerarfartyg klarar ca 14 distansminuter på eldrift från laddningsbara batterier. För isgående fartyg som också lastar fordon, är en laddningsbar hybriddrift kombinerat med korta färjepass och där laddningstiden i hamnarna är ca 50% av körtiden, är det idag enda fungerande konceptet där man kan uppnå 60-70% batteridrift under gynnsamma förhållanden.

Vi konstaterar vidare att vägplanen inte förhåller sig till EU-direktiv om havsplanering som träder ikraft på Åland år 2021, då vägplanen ska vara förverkligad.15 I 5 kap. vattenlagen (1996:61) står följande om upprättandet av en havsplan:

"I planen ska identifieras den rumsliga och tidsmässiga utbredningen av relevanta befintliga och framtida verksamheter, intressen och användningsområden. Därvid ska beaktas

åtminstone sektorerna energi till havs, råvaruutvinning, sjötransport, sträckningar av kabel och rörledningar, fiske och vattenbruk, turism, rekreation samt maritimt kulturarv. Planen ska vidare beakta bevarande, skydd och förbättring av miljön inklusive motståndskraft mot effekterna av klimatförändringar samt ekosystemtjänster. Planen ska beakta samspelet mellan land och hav och ska därför beskriva hur landbaserade verksamheter påverkar de verksamheter, intressen och användningsområden som nämns i 4 mom.”

Vägplanehandlingarna beskriver inte på vilket sätt gällande plan kommer att inverka på EU-direktivets och den åländska författningens bestämmelser om aspekter som ska tas i beaktande vid havsplanering. Vi vill återigen påminna att även om direktivet träder ikraft år 2021 på Åland ska gällande EU-direktiv anses ha rättslig verkan i dess medlemsländer

Miljöbyrån har givit följande kommentarer på Ålands natur och Miljös påminnelse:

Miljöbyrån anser att inget av de synpunkter som föreningen för fram skulle innebära ett lagligt hinder enligt miljölagstiftningen eller EU-reglerna om miljö.

Vägplanen strider inte mot vattenlagens bestämmelser om havsplanering då havsplanen, som föreningens skriver, inte behöver göras före 2021.

Havsstrandängen bedöms inte påverkas så mycket, att det skulle uppstå problem.

Landskapsregeringens bedömning har tidigare informerats i brev till föreningen 23.1.2018, brev.nr. 9 S4. Varken alkärret eller klibbalkärret ter sig i tillräcklig grad representativa eller av artsammansättning betydande, inte ens på lång sikt, för biotopen Lövsumpskogar av fennoskandisk typ (9080). Även för andra biotoper som tas upp, bedömer miljöbyrån att det inte finns några lagliga hinder med att genomföra vägplanen.

Miljöbyrån kommer att bidra vid den mera detaljerade utredningen av området inför detaljplaneringen av projektet. Vägplan för etapp två ställdes ut den 7/5 2018.

En vattenflödesanalys för Spettarhålet där effekterna av den föreslagna bron har kartlagts. Analysen visar att effekterna av den planerade bron är små. Den planerade bron bedöms därmed inte medföra några relevanta förändringar eller risker för nuvarande marinekologiska förutsättningar, känsliga habitat eller vattenkvalitet.

Vägens miljöpåverkan

Vägplanens allmänna miljöhänsyn

ÅNOM påpekar bl.a. att ”att det i MKB:n saknas flera aspekter som är relevanta att ta i beaktande i ärendet”. Nedan listas dessa upp:

- *Gripös naturhistoria*

I MKB:n har Gripös naturhistoria kort berörts i kapitlet om kulturmiljö snarare än om naturmiljö. Man kan kort konstatera att utredarna kommit till samma slutsatser och att man även delar de slutsatser

ÅLR:2017/4791
Datum: 2018.05.31

som ÅNOM tar upp i sin naturhistoriska beskrivning att "Gripö sedermera förändrats märkbart genom lövängsområdenas igenväxning".

- *Svårigheter för konsekvensbedömning för att det saknas en karta som samtidigt visar både vägdragningen och alla värdefulla biotoper.*
 - *Vägens förhållande till Havsstrandäng av Östersjötyp (naturtyp 1630)*

Väglinjen har anpassats så att havstrandängen av östersjötyp på Mellanholm inte ska påverkas. Havstrandängens utbredning har karterats tillsammans med miljöbyrån. Vägplanen har anpassats efter havstrandängens utbredning. Platsreservation för eventuella skyddsåtgärder för miljön i det aktuella området har gjorts i vägplanen.

- *Vägens förhållande till Alkärr som är särskilt hänsynskrävande biotop enligt LF(1998:86) om skogsvård.*

Vägplaneförslaget för del 1 berör två alkärr och passerar i närheten av ett. I del 2 ligger vägplaneförslaget i närheten av ett alkärr. Väglinjen har lagts på detta sätt för att i förstahand skapa en skyddszon mot ett klubbalkärr i närheten av vägen. I den fortsatta vägplaneringen kommer särskild hänsyn att tas för dagvattensituationen så att påverkan på alkärren undviks. Platsreservation för eventuella skyddsåtgärder för miljön i det aktuella området har gjorts i vägplanen.

- *Vägens förhållande till Klubbalkärr som är klassat som särskilt skyddsvärd biotop enligt LL om naturvård och LF(1998:113) om naturvård.*

Vägplaneförslagets utbredningsområde ligger som närmast 39 meter från Klubbalkärret. Väglinjen har lagts på detta sätt för att skapa en skyddszon mot klubbalkärret. I den fortsatta vägplaneringen kommer särskild hänsyn att tas för dagvattensituationen så att påverkan på klubbalkärret undviks. Platsreservation för eventuella skyddsåtgärder för miljön i det aktuella området har gjorts i vägplanen.

- *Vägens förhållanden till Hassellund på Gripös sydvästra hörn.*

Vägplaneförslaget har lagts så att påverkan på hassellundarna undviks. Brons landfäste på Gripö har flyttats norrut och längre upp från stranden, vilket gör att hassellundarna lämnas opåverkade.

- *Vägens förhållande till Hällmarksskog, skogsvårdslagen. Skogsbruksbyrån har inte lämnat utlåtande.*

Ett utlåtande har inhämtats från Skogsbruksbyrån i samband med delgivningen av vägplaneförslaget. Utlåtande konstaterar att:

"Skogsbruksbyrån konstaterar att naturinventeringen inom det berörda området för korttruttprojektet i västra Föglö har utförts av WSP Sverige AB. Enligt inventeringen berörs biotoper av naturvärdesklass 2, 3 och 4 enligt svensk standard (SS

199000:2014). Skogsbruksbyrån har inte kontaktats i samband med att denna inventering utfördes.

Ålands landskapsregering utförde under åren 2001-2003 en fältinventering av biotoper som skyddas enligt landskapslagarna om skogs- respektive naturvård. Enligt denna inventering tangerar eller berör den planerade väg- sträckningen biotoper i geologiska och geomorfologiska formationer i form av träd på bergsimpediment med en lägre skoglig produktion än tvinmark (s.k. hållmarkstallskog) samt våtmarksbiotoper i form av stränder. De här biotoperna är särskilt hänsynskrävande biotoper enligt LL (1998:83) och LF (1998:86) om skogsvård.

Landskapslagen om skogsvård avser bestämmelser om bedrivande av skogsbruk för virkesproduktion på skogsbruksmark. Områden som enligt fastställd stads-, byggnads- eller annan plan, generalplaner undantagna, är avsedda för annat ändamål än skogsbruk räknas inte som skogsbruksmark. Lagen hindrar inte heller att skogsbruksmark tas i anspråk för annat ända- mål än virkesproduktion.”

○ *Farledens påverkan på Ålgräsängar vid Skötskär*

Ålgräsängarna söder om Skötskär är redan påverkade av den stora fartygstrafiken i området. Den ytterligare påverkan som kommer av den nya trafiken kommer att vara obetydlig med tanke på de undervattensströmmar (sug) som nuvarande trafik redan påverkar området med. Den nya farleden till västra Föglö, Mellanholm/Gripö kommer att passera söder om Skötskär ungefär vid 10 meters kurvan i sjökortet. Ålgräsängarna ligger då norr om den planerade farleden.

○ *Vägens påverkan på Hamnasvika med mycket höga naturvärden*

Att skydda de höga naturvärdena i Hamnasvika har varit prioriterat när vägplaneförslaget har arbetats fram. Av den anledningen innehåller vägplaneföreslaget en trumma med 2 meter i diameter i vattendraget som förbinder Furuholmsbukten med Hamnasvika. På detta sätt ska vattengenomströmningen genom vattendraget säkerställas i samband med vägbygget. I MKB:ns underlagsrapport "Naturmiljöinventering Vattenmiljö" daterad 5/10 2015, upprättad av WSP Sverige Ab, figur 4, sida 12, framgår utredningens omfattning i detalj. I den norra delen av Hamnasvika har fiskerekryteringen undersökts vid 7 punkter. I Dokumentet framgår också att bottenvegetationen undersökts i området.

För att förbättra den planerade vägens dagvattensituation med målsättning att vattenmiljön i Hamnasvika inte ska påverkas negativt har vägen flyttats 3m västerut. På detta sätt skapas bättre förutsättningar för effektiva skyddsåtgärder för den känsliga natur- och vattenmiljön i området. Platsreservation för eventuella skyddsåtgärder för miljön i det aktuella området har gjorts i vägplanen.

Miljöfaktorer som ej utretts tillräckligt

Enligt den åländska förvaltningslagens 26 § ska en myndighet se till att ett ärende utreds tillräckligt och på behörigt sätt. Myndigheten skall i detta syfte skaffa den information och den utredning som behövs för att ärendet skall kunna avgöras.54

Förekomst av skyddade arter:

ÅNOM påstår att "Alla organismgrupper som innehåller hotade eller lagskyddade arter eller arter som ska skyddas enligt EU-lagstiftningen har inte utretts." och tar upp exemplet "förekomsten av mossor, lavar, svampar eller insekter". Man kan konstatera att utredningen av miljöfaktorer följt det som fastställdes vid rådgörande mötet i starten av MKB-processen. Vid naturinventeringarna gjordes bedömningen att just mossor, lavar, svampar och insekter inte behöver utredas separat. Vidare kan konstateras, att konsulten som utfört de huvudsakliga inventeringarna har följt svenska naturvårdsverkets metodik och därmed fångat upp de arter och biotoper som omfattas av EU-lagstiftningen. Därtill har man också beaktat den finländska- och åländska lagstiftningen i arbetet med inventeringar och naturvärdesbedömningar. Detta framgår i MKB:ns underlagsrapport "Naturvärdesinventering Kortruttsprojekt Västra Föglö", daterad 2/7 2015.

Biltrafikens inverkan på djurliv

Det planeras att 650 fordon kommer att köra på vägen dagligen. Då korttrutt på östra Föglö senast är förverkligad enligt landskapsregeringens plan, förväntas 900 fordon trafikera vägen dagligen; detta betyder minst en bil per minut dygnet runt eller flera bilar per minut under kortare perioder. En sådan trafikmängd utgör en fara och hinder för djuren. Vägen borde nödvändigtvis förses med tunnlar för vilt.

I utredningarna som föregår vägplaneförslaget har vägens barriäreffekt lyfts som en risk. För att minska barriäreffekten förses vägen med tunnlar för småvilt och kräldjur i den omfattning som behövs. I den fortsatta planeringen kommer detta att studeras i samråd med miljöbyrån.

Exploateringstryck

Såvida väg anläggs på Gripö kommer ön beläggas med ett exploateringstryck olikt dagens situation. Markägare kan önska vägar till fritidsbebyggelse, kommunal planering av markanvändningen kan inledas och ekonomiska intressen ta delar av ön i anspråk. Gripö kommer att kunna förvandlas till en än mer biologiskt splittrad skärgårdsö än vad enbart vägdragningen orsakar.

Det är trots allt kommunen som beslutar i byggnadsplanefrågor vilket gör att det finns en fortlöpande myndighetskontroll över exploateringen av ön.

Spridningsvägar för biologisk mångfald

Vägplanen för västra Föglö är inte utarbetad med ett landskapsperspektiv med syftet att nå en grön infrastruktur. Inga ekodukter finns planerade för att säkra spridningsvägar. Inga

hydrologiska analyser för upprätthållande av kärrmiljöer har utarbetats, eller för avrinningsområden till viktiga lekvikar. Förslag till restaureringsinsatser eller ekologisk kompensation uteblir likaså. Diskussion om att skapa artificiella barriärer i ett bio-historiskt värdefullt område förs inte ens i en fotnot.

I vägplaneförslaget har frågan om skyddsåtgärder tagits upp. Arbetet med att identifiera behov och att ta fram relevanta, behovsprövade skyddsåtgärder med syfte att minimera projektets negativa klimat- och miljöpåverkan kommer att fortgå genom hela planeringsprocessen. Landskapsregeringen vet att hanteringen av dagvatten, grundvatten och den hydrologiska balansen i naturen är av största vikt. I den fortsatta planeringen kommer stor vikt att fästas vid att kunna bibehålla känsliga livsmiljöer, som kärr och vikar. På så sätt kan de negativa effekterna av projektet minimeras. I den fortsatta planeringen av projektet kommer även hydrologiska analyser att göras och ställning tas till om restaureringsinsatser eller ekologisk kompensation kommer i fråga.

Bullrets påverkan på ekosystemet

En färsk amerikansk studie visar belägg för att "ljudföroreningar" kan ha dramatiska effekter på ekosystemet.58 Rovdjur får det svårare att hitta bytesdjur, vilket leder till överskott på växtätande djur och sålunda kan hela ekosystem rubbas i längden. Märk väl att de så kallade ljudföroreningarna i studien är långt mycket lägre i decibel än vid normal fordonstrafik på den planerade vägdragningen. Bullrets effekter på ekosystemet är inte inkluderat i underlaget till vägplanen för västra Föglö.

I MKB:n har projektets bullereffekter studerats. Påverkan av vägbuller kommer med största sannolikhet inte att vara kontinuerlig utan intermitterant och förekomma strax före och efter färjeavgångarna.

Slutsats miljövärden

Det finns ett stort internationellt, nationellt och regionalt intresse av att bevara biologisk mångfald och bärkraftiga ekosystem, vilket tydligt framkommer i FN:s konvention om biologisk mångfald, Agenda 2030 (mål 16), EU:s strategi för biologisk mångfald fram till 2020 samt Utvecklings- och Hållbarhetsagendan för Åland (utvecklingsmål 4: Ett ekosystem i balans)59. Värdet av spridningsvägar för flora och fauna, historiska lokala särdrag, särskilt skyddsvärda, beaktansvärda biotoper och ekologiskt funktionellt landskap tillhör väsentliga aspekter i måluppfyllelsen av dessa ramverk.

I 10 § i LL om allmänna vägar står att "vägnätets utbyggnad skall planeras utgående från en ändamålsenlig avvägning mellan olika samhällsintressen". Mot bakgrund av de ovan nämnda ramverken konstaterar Ålands Natur & Miljö att biologisk mångfald bör betraktas

ÅLR:2017/4791
Datum: 2018.05.31

som ett starkt samhällsintresse då vi människor är starkt beroende av ekosystemtjänsterna som naturen tillhandahåller.

Ålands Natur & Miljö noterar också att den påverkan på naturmiljöer och vattenmiljöer som vägsträckningen kommer att ge upphov till kommer att vara så negativa, att de inte kan rättfärdigas av ekonomiska samhällsintressen. Landskapsregeringens försök att beakta miljöaspekter i sin vägplanering kan inte hjälpa det faktum att styckar en skärgårdsnatur av omistlig karaktär. En ändamålsenlig avvägning av olika samhällsintressen är i detta fall sålunda omöjligt, varvid landskapsregeringen inte bör gå vidare med vägplanen utan granska andra alternativ för att nå sina syften.

Vägsträckan är inte nödvändig

Nya vägsträckningar ska alltid motiveras med en synnerligen belagd allmännytta. I 7 § LL om allmänna vägar understryks vikten av en planerad allmän vägs nödvändighet.

Ny landsväg må anläggas:

- 1) om vägen prövas nödig för genomgående långväga samfärdsel eller för annan sådan allmän samfärdsel, som icke huvudsakligen är av allenast lokal betydelse; eller*
- 2) om vägen anses nödig för annat allmänt behov.*

Orsakerna till att korttruttsprojektet ska genomföras är huvudsakligen ekonomiska. En genomförd korttrutt på östra och västra Föglö planerar göra ackumulativa inbesparingar efter 14–16 år jämfört med de kostnader som en fortsättning av dagens trafiksituation skulle innebära. En förverkligad vägplan (inkl. etapp 2) för västra Föglö skulle göra en inbesparing på ca 7 minuter för färd från Svinö. Däremot framkommer inte kostnadsinbesparingarna för detta förkortade färjepass. En sådan uppskattning bör framgå då nödvändigheten prövas utifrån just ekonomiska grunder.

Ålands Natur & Miljö menar därtill att det finns andra alternativ till trafiklösningar som minskar nödvändigheten med korttrutten, som vägplanen för västra Föglö är första delen i. Snabbrutten, som förslaget benämns, gör gällande att investeringar i ny infrastruktur görs överflödiga till förmån för förnyelse av rådande tonnage, där målet fortfarande är att uppnå samma uttalade miljömässiga, sociala och ekonomiska målsättningar som landskapsregeringen. 60 Utsläppen minskas markant med miljöbränslen och attraktiva passagerartransporter, restiderna förkortas på alla linjer vilket smider skärgårdsutveckling och ekonomiska inbesparingar görs vid första tonnagebytet (totalt 4,2 miljoner € av årliga

ÅLR:2017/4791
Datum: 2018.05.31

driftsinbesparingar). Sålunda kan konstateras att det finns alternativa lösningar för att göra driftsinbesparingar och miljöanpassa fartyg utan att anlägga ny infrastruktur på Gripö. I utredningarna inom ramen för korttruttsprojektet inkluderas inte sådana aspekter som snabbbrutten innehåller då den tekniska utvecklingen väsentligt har förändrats från år 2011 då utredningsuppdraget formulerades relativt till 2017 då snabbbrutten framtogs.

Ålands landskapsregering kan, efter en analys av Ålands natur och miljöns förslag, konstatera att "Snabbbrutten" inte är ett alternativt trafiksystem utan samma trafiksystem som redan finns idag. Man har presenterat dagens trafiksystem med ökad hastighet för fartygen samt utökat trafiken med passagerartrafik på långa rutter vilket i detta sammanhang måste anses som kostnadsdrivande och ger en ökad negativ miljöpåverkan i driftskedet. Utredningen innehåller också orimliga slutsatser när det gäller både ekonomi och restider. De målsättningar som landskapsregeringen har ställt upp för en långsiktigt hållbar skärgårdstrafik uppfylls därmed inte. De fartygstyper som ÅNOM föreslår i sin "Snabbbruttsutredning" har sämre miljöprestanda än de fartyg landskapsregeringen avser att investera i. Om man kombinerar en utvecklad kollektivtrafik till hamnen på östra Föglö med Landskapsregeringens korttruttsystem uppnår man bättre effekter för klimat, miljö, ekonomi och resenärer än i ÅNOM:s snabbbruttsförslag.

Det fartyg som landskapsregeringen planerar att sätta in mellan fasta Åland och Föglö har betydligt bättre prestanda när det gäller energiförbrukning och miljöpåverkan än fartyget som föreslås i "Snabbbruttsutredningen". Detta trots att landskapsregeringens fartyg har 50% större kapacitet.

Idag finns inte tekniken för ren eldrift av fartyg på längre rutter. Lätta passagerarfartyg klarar ca 14 distansminuter på eldrift från laddningsbara batterier. För isgående fartyg som också lastar fordon, är en laddningsbar hybriddrift kombinerat med korta färjepass och där laddningstiden i hamnarna är ca 50% av körtiden, är det idag enda fungerande konceptet där man kan uppnå 60-70% batteridrift under gynnsamma förhållanden.

Markägare till fastighet: 62-406-11-2

Märsta den 25/3 2018

Vi som mark- och fastighetsägare till Vestergård 11:2 i Degerby motsätter oss bro- och vägplanerna över Gripö och Spetalsund. Och att vi inte kommer att gå med på att vägen dras över våra marker.

Har läst MKB:en på <http://www.regeringen.ax/infrastruktur-kommunikationer/korttrutt/mkb-vastra-foglo> I den kan jag konstatera följande saker:

1. Våtmarkerna på Gripö är klassade i näst högsta klassen men ingenting skrivs om risken för påverkan eller hur denna påverkan skall mildras.

ÅLR:2017/4791

Datum: 2018.05.31

2. Beräkningen av utsläpp med en 50% ökning av fordonstrafiken till 2030 (från 650 till 900 fordon per dygn) ger en ökning av utsläppen med 2000 ton koldioxid, ändå låtsas man att utsläppen skall bli mindre. Lögn, förbannad lögn eller statistik??

3. Ett behov av kollektivtrafik till och från Degerby konstateras för att sedan försvinna i ett resonemang kring direktbuss mellan Mariehamn och Hastersboda i vilket Degerby glöms bort. Dessutom finns inget förslag om turtäthet eller hur trafiken skall gå över året eller när den kan komma igång. Stor risk att Degerbybor utan egen bil isoleras.

En stor hänsyn har tagits till de våtmarker som finns på Gripö. Den vägsträckningen som presenteras i vägplaneförslaget för del 1, undviker våtmarkerna på Gripö i största möjliga utsträckning.

I MKB:n gjordes en jämförelse, där en sammantagen beräkning av koldioxidutsläpp för både färjetrafik och fordonstrafik enligt nuvarande trafiksystem, jämfördes med ett kortruttsystem där trafiken till/från Kökar och Sottunga leds över Föglö. Beräkningen visar på att det totala koldioxidutsläppet från fartyg och fordon blir lägre i kortruttsystemet.

Behovet av kollektivtrafik till kommunens centralort Degerby har gjorts tydligare i förslaget till vägplan för del 1 av projektet västra Föglö. Att säkerställa kollektivtrafiken för de icke bilburna är en del av projektet. Dock kommer turtäthet och turlistor att tas fram i ett senare skede.

Vidare saknas som vi tidigare kommit fram till all konsekvensbeskrivning av socioekonomiska och samhällsliga konsekvenser för Degerby som samhälle och centralort i Föglö kommun. De få verksamheter som fortfarande är verksamma på helårsbasis måste ha ett tillräckligt stort underlag för att kunna bedriva sin verksamhet framöver som Seagrams, Enigheten, kiosken och matbutiken.

Effekten på ett samhälle som Degerby vid ett förändrat trafiksystem, har analyserats i MKB:n i samband med förstudie av kortruttsystemet.

Föglö kommun har förordat vägplaneförslaget och i egenskap av kommun på så sett gjort bedömningen att förbättrade trafiklösningar är att föredra före den eventuella förändringen av socioekonomiska och samhällsliga konsekvenserna för Degerbys räkning.

Man har också totalt ignorerat alternativ med befintliga färjelägen som snabbfärja för persontransporter och två (eller fler) färjor av nuvarande storlek som kan passera Ekholms sund för utökad fordonstrafik.

Alternativet med dubbla färjor är kostnadsdrivande och uppfyller varken de ekonomiska eller miljömässiga hållbarhetsmålen för projektet.

Alternativet med en mindre snabbgående färja (bärplansbåt sommartid) till befintligt färjeläge i Degerby skulle också vara ett attraktivt alternativ för bofasta i Degerby som då

ÅLR:2017/4791
Datum: 2018.05.31

skulle kunna ha en bil i Svinö och slippa frakta den fram och tillbaka till Degerby även om man genomför nuvarande plan med nytt färjeläge.

Alternativet är, som skrivaren konstaterar, ett attraktivt alternativ för de bofasta i Degerby. De trafiklösningar som eftersträvas i projektet, ska dock uppfylla flera nyttjares behov vilket inte en snabbgående färja uppfyller.

Vi ser mest det faktum att Degerby förvandlas till en avkrok som största faran med hela projektet med miljöpåverkan på god andraplats och den allmänna frånvaron av modernt miljötänk och vilja att hitta alternativa lösningar obefintlig på tredje plats.

*Vi står bakom denna skrivelse är ägare till Vestergård 11:2 i Degerby Birgitta Sjöholm
Ebba Rosendahl Siv Forslund*

samt

*Linda Forslund, dotter till Siv och
undertecknad, son till Birgitta*

Med vänlig hälsning

*/Christer Sjöholm
Tel: +46 709815298
Adress:
Ekillavägen 2A
5-195 32 MÅRSTA
SVERIGE*

Markägare till fastighet: 62-406-3-24, delägare i samfällighet: 62-406-876-6

Till Ålands landskapsregering/ infrastrukturavdelningen/ projekt Västra Föglö

Ärende: Påminnelser med anledning av offentlig delgivning av "vägplan för nybyggnad av del 1 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjefäste på Mellanholm" i Degerby, Föglö

Som direkt berörd markägare anser jag att den utställda vägplanen bör förkastas.

Mina motiveringar är följande:

- 1. Att vägplanen delas upp i två etapper innebär att markägare och andra berörda inte får en klar uppfattning om den slutliga utformningen för detta i skärgårdsförhållanden gigantiska projekt. Det här tillvägagångssättet är rättsvidrigt och strider mot de allmänna principerna i lagen om god förvaltning.*

Eftersom det är fråga om en ny väg i orörd terräng måste hela vägplanen presenteras på en gång för att jag som markägare ska kunna få en helhetsbild av hur planerna kommer att påverka mina fastigheter.

På översiktskartan som delgavs i samband med vägplaneförslag del 1 redovisade vägens sträckning i sin helhet. Vägplaneförslaget har föregåtts av en MKB-process där projektets omfattning och utredningsbehov lades fram vid ett avgränsningssammanträde 26/6 2014. I samband med delgivningen av utkastet till MKB:n för projektet delgavs också utredningen i sin helhet med sina alternativ. Inför vägplaneprocessen har ett antal informationstillfällen hållits. Bl.a. hölls ett informationsmöte för allmänheten den 7/6 2017 i brandkårshuset i Degerby. Informationsmöten hölls också den 28/6 2017 i Kommunhuset i Degerby och den 27/11 2017 i Lagtingets auditorium i Mariehamn till vilka berörda fastighetsägare inbjöds med kallelser i brev eller e-postmeddelanden. Vid samtliga dessa tillfällen har projektets hela omfattning redovisats. Därtill ha informationsbrev skickats direkt till fastighetsägarna vid tre tillfällen (11/8 2017, 21/9 2017 och 2/3 2018) under projektet. Vägplan för etapp två ställdes ut den 7/5 2018.

- 2. Det planerade brofästet på Degerö placeras på min mark (fastigheten 62-406-3-24), en exploatering som jag aldrig kommer att godkänna. I direkt anslutning till det berg som skulle bilda fundament finns ett stort antal historiska lämningar, som direkt drabbas, något som bryter mot landskapslagen om fornminnen. Jag har medvetet valt att inte exploatera detta område med en för åländska skärgårdsförhållanden unik historia. Detta är mark som mina förfäder ägt sedan 1600-talet och där minnen från seklers militärpolitiska turbulens gör sig märkbara vid varje steg.*

Det är djupt beklämmande att landskapsregeringen nu vill framträda som skövlare av ett åländskt kulturarv.

Under MKB-processen har Kulturmiljö- och fornlämningsutredningar gjorts av MKB-utredaren och redovisats i MKB:n. Dessa utredningar har sedan använts som underlag för de kompletteringar som gjorts av Kulturbyrån i samband med att vägplaneprocessen inleddes. Vägplaneförslaget för del 1 grundar sig på de bedömningar som myndigheterna gjort. Man kan konstatera att del 1 av vägplaneförslaget inte berör några fornlämningar och kulturmiljövärden. Däremot berör del 2 av vägplaneförslaget ett ryssugnsområde på Degerö.

En överläggning enligt föreskrifterna i 13 § Landskapslagen (1995:55) om fornminnen har den 15.5.2018 hållits med väghållaren och berörd markägare, som informerats om omfattningen och tillvägagångssätt för de arkeologiska utgrävningarna som verkställs inom juni månad 2018.

- 3. Kulturmiljön som helhet måste försvaras. Den gamla segelleden genom Spetalsund har tusenåriga anor och är ofta omskriven i litteraturen. Leden är i sig ett kulturmonument. Den planerade jättelika bron slår totalt sönder den visuella*

utblicken mot Degerby och hindrar större fartyg och fritidsbåtar att trafikera sundet. Om bron byggs förstörs en maritim kulturmiljö som aldrig kan återskapas.

Det finns ingen påvisad samhällsnytta, inte heller ekonomisk, som kan uppväga denna nedmontering av ett historiskt arv.

Alternativa trafiklösningar kan genomföras till mindre kostnader och utan dessa brutala ingrepp.

Hela vägplanen ter sig som en föråldrad, teknokratisk produkt, som bygger på ett kortsiktigt tänkande utan miljömässiga ambitioner och visioner. Här saknas en holistisk blick och den kulturhistoriska helheten nonchaleras helt.

I projektets miljökonsekvensbedömning framhålls att "området bedöms vara ett av Ålands mest känsliga". Och man säger uttryckligen att "projektet, i synnerhet bron, kommer i alla alternativ innebära negativa konsekvenser för Degerbys vatten och landskapsbild". Ingenting av detta beaktas i vägplanen.

Vägplanen har föregåtts av ett antal utredningar som motiverar förändringen projektet innebär. Redan i förstudien av korttruttssystemet 2012-2013, som var en utredning där dagens trafiksystem jämfördes med ett korttruttssystem för hela den åländska skärgården konstaterades samhällsnyttan av den förändring som projekt västra Föglö innebär. Det har efter förstudien presenterats andra alternativ som inte har kunnat visa samma positiva samhällseffekter eller inte varit jämförelser av trafiksystemen.

- 4. För Degerby som social miljö vore vägbygget och bron en katastrof. Det som tidigare varit en knutpunkt i skärgården skulle nu bli en ort i periferin, där butik, restauranger och annan service löper stor risk att försvinna. För icke bilburna medborgare blir det svårt, för att inte säga omöjligt, att bo kvar i byn.*

I kulturbyråns utlåtande (11/9 2017) framhålls att "en detaljerad konsekvensanalys måste också göras för hur en infrastrukturell förändring av denna storlek påverkar samhället Degerby".

Ingen sådan utredning har gjorts.

I samband med Förstudien av korttruttssystemet gjordes en SKB (samhällskonsekvensbedömning), där den sociala- och samhällseffekten av förändring i skärgårdstrafiksystemet utreddes och behandlades. I samband med MKB:n för korttruttssystemet västra Föglö, som ligger till grund för denna vägplan, behandlades frågorna på nytt, på ett mera lokalt plan. Vägplaneförslaget är resultatet av ett långt och gediget utredningsarbete.

Föglö kommun har förordat vägplaneförslaget och i egenskap av kommun gjort bedömningen att förbättrade trafiklösningar är att föredra före den eventuella förändringen av socioekonomiska och

samhälleliga konsekvenserna för Degerby by. Så länge som kommunens centrala administration kommer att finnas inne i Degerby kommer sannolikt byn att fortsättningsvis vara centralorten i kommunen med god service. Genom att flytta genomfartstrafiken från byn kan man också förändra markanvändningen i byn från trafikområden till mera vistelsevänliga ytor med aktiviteter som lockar besökare.

- 5. Inte minst vägdragningen över Gripö bryter på flera punkter mot Ålands utvecklings- och hållbarhetsagenda, vilket bland andra föreningen Ålands Natur & Miljö visat i sin granskning (bilaga). I expertkretsar betecknas Gripö som ett av de värdefullaste och artrikaste naturområdena i den åländska skärgården. Och ön omskrivs redan i tidiga guideböcker som Gösta Tallqvists "En bok om Åland" (1910) och Jonatan Reuters "Helsingfors-Åbo-Stockholm. Farleds- och skärgårdsbeskrifning" (1906).*

Den planerade vägen slår totalt sönder landskapet, skapar en barriär som klyver vegetationen likt ett sår som aldrig kan läkas. Detta område ligger i nära anslutning till mina fastigheter och ett vägbygge påverkar därigenom värdet på dessa.

Vägdragningen över Gripö har anpassats efter de naturvärden som påträffats vid inventeringar i fält. Inventeringarna har genomförts i flera omgångar där detaljeringsgraden ökats vid varje ny inventering utgående från de fynd som påträffats vid tidigare inventeringar. Målsättningen har varit att skapa en rättvisande bild av de naturvärden som idag existerar i det berörda området. Redan i MKB:n som gjorde i samband med den jämförande förstudien där dagens skärgårdstrafiksystem jämfördes med ett korttruttsystem påbörjades insamlandet av fält-data. Detta arbetet fortsatte med högre detaljeringsgrad i MKB:n för korttruttsprojektet för västra Föglö för att ännu en gång förbättras med undersökningar i fält i samband med att vägplanearbetet inleddes.

Vägprojektet påverkar fastigheternas värde på olika sätt. Den påverkan som sker under byggtiden är av övergående karaktär. Efter att vägprojektet är genomfört regleras den skada som de direkt berörda fastighetsägarna lidit vid en vägförrättning. I samband med vägförrättningen värderas intrånget som projektet medför för respektive fastighet och ersättningsnivån bestäms därefter. Värderingen utgår från indexrelaterad köpeskillingsstatistik för respektive marktyp.

- 6. Vattenmiljön. Vattnen kring Degerby är redan nu hårt belastade, framför allt av fiskodling och passagerarfärjornas sugningseffekt. Undersökningarna av området kring den planerade brons fästen och hamnen på Gripö är bristfälliga. Projektet Västra Föglö med sina klara risker för negativ miljöpåverkan bryter mot EU-direktiv, vattenlagen (6 kap. 15 §) och miljövårdslagen (2 kap. 6 §).*

Vattenmiljön har utretts noggrant under lång tid för detta projekt. Redan i MKB:n som gjorde i samband med den jämförande förstudien där dagens skärgårdstrafiksystem jämfördes med ett korttruttsystem påbörjades insamlandet av fält-data. Detta arbetet fortsatte med högre

ÅLR:2017/4791
Datum: 2018.05.31

detaljeringsgrad i MKB:n för korttruttsprojektet för västra Föglö för att ännu en gång förbättras med undersökningar i fält i samband med att vägplanarbetet inleddes. En vattenflödesanalys för Spettarhållet där effekterna av den föreslagna bron har kartlagts. Analysen visar att effekterna av den planerade bron är små. Den planerade bron bedöms därmed inte medföra några relevanta förändringar eller risker för nuvarande marinekologiska förutsättningar, känsliga habitat eller vattenkvalitet.

- 7. Historiens dom. Om vägplanen för Gripö-Degerö förverkligas har Föglö för evigt förlorat en äkta kulturmiljö som rätt förvaltd kunde locka både inflyttare och turister. Jag är övertygad om att de som i så fall bär ansvaret kommer att drabbas hårt av historiens dom.*

Förkortad restid förbättrar pendlingsmöjlighet inom närregionen, viket högst troligt kommer att medföra en positiv utveckling för kommunen. Ökad tillgänglighet genom kortare restider är enbart positivt för turistnäringen.

Föglö 20/3 2018

Gustaf Widen

Journalist och författare

Ägare till fastigheterna Hästkleven 3:24 och Skansbacka 3:1 i

Föglö Degerby

Markägare till fastighet: 62-406-3-59

Till Ålands landskapsregering, infrastrukturavdelningen, projekt Västra Föglö

Påminnelser med anledning av offentlig delgivning av "vägplan för nybyggnad av del 1 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjefäste på Mellanholm" i Degerby, Föglö

Som ombud (se bilagd fullmakt) för Maria Marquard, markägare i Föglö Degerby (fastighetsnummer 62-406-3-59) framför jag följande påminnelser:

- 1. Vägplanen bör förkastas.*
- 2. Att vägplanen delas upp i flera etapper gör det omöjligt för markägare att bilda sig en helhetsbild av planeringen. Tillvägagångssättet strider mot god förvaltning.*

På översiktskartan som delgavs i samband med vägplaneförslag del 1 redovisade vägens sträckning i sin helhet. Vägplaneförslaget har föregåtts av en MKB-process där projektets omfattning och utredningsbehov lades fram vid ett avgränsningssammanträde 26/6 2014. I samband med delgivningen av utkastet till MKB:n för projektet delgavs också utredningen i sin helhet med sina alternativ. Inför vägplaneprocessen har ett antal informationstillfällen hållits.

Bl.a. hölls ett informationsmöte för allmänheten den 7/6 2017 i brandkårshuset i Degerby. Informationsmöten hölls också den 28/6 2017 i Kommunhuset i Degerby och den 27/11 2017 i Lagtingets auditorium i Mariehamn till vilka berörda fastighetsägare inbjöds med kallelser i brev eller e-postmeddelanden. Vid samtliga dessa tillfällen har projektets hela omfattning redovisats. Därtill ha informationsbrev skickats direkt till fastighetsägarna vid tre tillfällen (11/8 2017, 21/9 2017 och 2/3 2018) under projektet. Vägplan för etapp två ställdes ut den 7/5 2018.

- 3. Den tilltänkta bron, i nära anknytning till Maria Marquards fastighet, förstör en urgammal kulturmiljö med en segelled som också i ett internationellt perspektiv har unika tusenåriga traditioner.*

Bron ligger över 600 m från den aktuella fastigheten.

- 4. Vägen över Gripö slår totalt sönder en ytterst värdefull naturmiljö, ofta omskriven i litteraturen. Ålands Natur & Miljö visar i sin granskning (se bilaga) att Gripö genom sin artrikedom och sina värdefulla biotoper bör skyddas i stället för att exploateras.*

Vägdragningen över Gripö har anpassats efter de naturvärden som påträffats vid inventeringar i fält. Inventeringarna har genomförts i flera omgångar där detaljeringsgraden ökats vid varje ny inventering utgående från de fynd som påträffats vid tidigare inventeringar. Målsättningen har varit att skapa en rättvisande bild av de naturvärden som idag existerar i det berörda området. Redan i MKB:n som gjordes i samband med den jämförande förstudien där dagens skärgårdstrafiksystem jämfördes med ett korttruttsystem påbörjades insamlandet av fält-data. Detta arbetet fortsatte med högre detaljeringsgrad i MKB:n för korttruttsprojektet för västra Föglö för att ännu en gång förbättras med undersökningar i fält i samband med att vägplanarbetet inleddes.

- 5. Hela projektet, som avsevärt minskar värdet på Maria Marquards fastighet, är oförsvarligt både i miljömässigt och ekonomiskt hänseende. Som helhet bryter det mot Ålands utvecklings- och hållbarhetsagenda.*

Vägprojektet påverkar fastigheternas värde på olika sätt. Den värdeminskning som projektet medför för Maria Marquards fastighet är av mindre karaktär på grund av fastighetens långa avstånd till projektet. Efter att vägprojektet är genomfört regleras den skada som de direkt berörda fastighetsägarna lidit vid en vägförrättning. I samband med vägförrättningen värderas intrånget som projektet medför för respektive fastighet och ersättningsnivån bestäms därefter.

Värderingen utgår från indexrelaterad köpeskillingsstatistik för respektive marktyp.

Föglö 20/3 2018

Gustaf Widen

Ombud för markägaren Maria Marquard enligt fullmakt

ÅLR:2017/4791
Datum: 2018.05.31

Markägare till fastighet: 62-406-4-57, 62-406-5-45, delägare i samfällighet: 62-406-876-5

Till Föglö kommunkansli samt Ålands landskapsregering

Ärende: *Påminnelser om utställt förslag till vägplan ÅLR 2016/4791*

Avgivare av påminnelser:

1) *Klas-Henrik Flodin, Degerby och*

2) *Regina Flodin*

ägare fastigheten Södergård RNr 62-406-5-45, Norrgård RNr 62-406-4-57 och Marielund RNr 62-406-3-7 belägna i Degerby Föglö

Påminnelser: Vi anser följande angående den utställda vägplanen.

Vi anser att ifrågavarande vägplan bör förkastas då projektets totala omfattning inte är försvarbart varken samhällsekonomiskt eller ur miljösynpunkt.

Vägplanen har föregåtts av ett antal utredningar som motiverar förändringen projektet innebär. Redan i förstudien av korttruttsystemet 2012-2013, som var en utredning där dagens trafiksystem jämfördes med ett korttruttsystem för hela den åländska skärgården konstaterades samhällsnyttan av den förändring som projekt västra Föglö innebär. Det har efter förstudien presenterats andra alternativ som inte har kunnat visa samma positiva samhällseffekter eller inte varit jämförelser av trafiksystemen.

Vägplanen är uppenbart enbart en del av ett större vägprojekt och den planerade vägens hela sträckning framgår inte. Enligt vår mening står detta i strid med landskapslagen om allmänna vägar varför nuvarande vägplan inte kan fastställas. Envar måste ha rätt att veta en vägs hela sträckning. Nu föreslagen vägplan innebär att vägen påbörjas utan någon väganslutning till någon väg överhuvudtaget.

På översiktskartan som delgavs i samband med vägplaneförslag del 1 redovisade vägens sträckning i sin helhet. Vägplaneförslaget har föregåtts av en MKB-process där projektets omfattning och utredningsbehov lades fram vid ett avgränsningssammanträde 26/6 2014. I samband med delgivningen av utkastet till MKB:n för projektet delgavs också utredningen i sin helhet med sina alternativ. Inför vägplaneprocessen har ett antal informationstillfällen hållits. Bl.a. hölls ett informationsmöte för allmänheten den 7/6 2017 i brandkårshuset i Degerby. Informationsmöten hölls också den 28/6 2017 i Kommunhuset i Degerby och den 27/11 2017 i Lagtingets auditorium i Mariehamn till vilka berörda fastighetsägare inbjöds med kallelser i brev eller e-postmeddelanden. Vid samtliga dessa tillfällen har projektets hela omfattning redovisats. Därtill ha informationsbrev skickats direkt till fastighetsägarna vid tre tillfällen (11/8 2017, 21/9 2017 och 2/3 2018) under projektet. Vägplan för etapp två ställdes ut den 7/5 2018.

ÅLR:2017/4791
Datum: 2018.05.31

Vägplanen har även som vi tolkar den brister då den inte anger på vilket sätt mark förbehålls för framtida breddning av vägen 26 § LL om allmänna vägar.

Väghållaren har i nuläget gjort bedömningen att det i nuläget inte finns behov av att förbehålla mark för framtida breddning av vägen. Den planerade vägen beräknas klara den förväntade trafikmängderna för en överskådlig tid framåt. Den standard som har valts för vägen är anpassad till bashastighet och beräknad trafikmängd.

Vägplanen

För oss undertecknande innebär vägprojektet som ingår i vägplanen stora ingrepp.

Allmänt om projektet - påminnelser

Ett färjefäste med stort hamnområde kommer att förvandla Mellanholm till oigenkännlighet. Vår fastighets nyttjande som fritidsområde kommer att omintetgöras då färjefästet kommer att ta vår mark i anspråk. I vägplanen finns ingen bifogad bullermodellering.

I samband med MKB:n gjordes en bullerutredning för förbindelsen. Materialet finns tillgängligt på <http://www.regeringen.ax/infrastruktur-kommunikationer/korttrutt/mkb-vastra-foglo>

Fiske utanför och i närheten av hamnen kommer att försvåras och medför att allt fiske på ett stort område omintetgörs. Redan i den inledande orienteringen av projektet framgår att vägprojektet saknar vägplan och miljöberättelse för del 2 av projektet. Således saknas lagliga förutsättningar för en vägplan som enbart utgör en väg utan anslutning på Degerbysidan.

Det framkommer dock i beskrivningen att landsväg 700 från nuvarande färjefäste i Degerby kommer att ändras till en sidoväg.

För oss som bor i Degerby innebär detta att vägen dras förbi Degerby och att hela infrastrukturen för Degerby kommer att slås sönder som en knutpunkt och centralort på Föglö.

Degerbys betydelse som knutpunkt med butik, caféer och restaurang kommer att avta. Besökare från fasta Åland som kommit enbart som passagerare på färjan till de olika näringsställena i Degerby kommer på grund av projektet att utebli. Den nu föreslagna vägplanen undergräver näringsidkarnas verksamhetsförutsättningar i Degerby.

I samband med Förstudien av korttruttssystemet gjordes en SKB (samhällskonsekvensbedömning), där den sociala- och samhällseffekten av förändring i skärgårdstrafiksystemet utreddes och behandlades. Så länge som kommunens centrala administration kommer att finnas inne i Degerby, så kommer sannolikt Degerby att fortsättningsvis vara centralorten i kommunen med god service. Genom att flytta genomfartstrafiken från byn, kan man också förändra markanvändningen till mera vistelsevänliga ytor, med aktiviteter som lockar besökare.

Värdeminskning

ÅLR:2017/4791
Datum: 2018.05.31

För oss undertecknare kommer anläggande av en hamn på vår mark på Mellanholm innebära att marken kommer att minska i värde då markens nyttjande som framtida fritidsbebyggelse omintetgörs med de störningar som en hamn medför.

En värdeminskning på markinnehavet i bykämnan blir också följderna då byns egenskap av knutpunkt upphör vid en förbifart.

Ingreppet på farleden genom byggande av en bro med en seglings frihöjd om 18 meter minskar även det Degerbys attraktionskraft och kulturvärde som tusenårig farled.

Miljö

Enligt 10 § 1 mom. i landskapslagen om allmänna vägar ska vägnätets utbyggnad planeras utgående från en ändamålsenlig avvägning mellan olika samhällsintressen. Härvid ska nödig hänsyn tas till bosättningens och näringslivets behov av trafik samt till vägnätets anpassning till miljön. Planer rörande användningen av närliggande områden för olika ändamål ska likaså beaktas. Enligt 10 § 2 mom. ska väg med beaktande av sträckning, höjdläge och bredd samt övriga omständigheter byggas så att ändamålet med vägen uppnås på ett så förmånligt sätt som möjligt och utan att annan åsamkas större skada eller olägenhet än som är nödvändigt. Förutom till trafiksäkerheten, fastighetsindelning samt trafik- och vägtekniska omständigheter ska hänsyn tas till miljövärdssynpunkter. Väg ska förläggas och byggas så att de olägenheter som vägen och trafiken medför för omgivningen blir så små som möjligt.

Det markanta ingrepp som den föreslagna vägplanen gör i naturen står inte i relation till ekonomisk eller tidsmässig nytta.

I vägplanen framgår inte heller hur försämringsdirektivet utgående från Weserdomen har beaktats.

Vägdragningen över Gripö har anpassats efter de naturvärden som påträffats vid inventeringar i fält. Inventeringarna har genomförts i flera omgångar där detaljeringsgraden ökats vid varje ny inventering, utgående från de fynd som påträffats vid tidigare inventeringar. Målsättningen har varit att skapa en rättvisande bild av de naturvärden som idag existerar i det berörda området. I MKB:n som gjordes i samband med den jämförande förstudien, där dagens skärgårdstrafiksystem jämfördes med ett kortruttsystem, så påbörjades insamlandet av fältdata. Detta arbetet fortsatte med högre detaljeringsgrad i MKB:n för kortruttsprojektet för västra Föglö, för att ännu en gång förbättras med undersökningar i fält i samband med att vägplanearbetet inleddes.

Vattenmiljön har under lång tid utretts noggrant för detta projekt. En vattenflödesanalys är genomförd för Spettarhålet, där effekterna av den föreslagna bron har kartlagts. En vattenflödesanalys för Spettarhålet där effekterna av den föreslagna bron har kartlagts. Analysen visar att effekterna av den planerade bron är små. Den planerade bron bedöms därmed inte medföra några relevanta förändringar eller risker för nuvarande marinekologiska förutsättningar, känsliga habitat eller vattenkvalitet.

ÅLR:2017/4791
Datum: 2018.05.31

Vägprojektet påverkar fastigheternas värde på olika sätt. Den värdeminskning som projektet medför för fastigheterna Södergård RNr 62-406-5-45, Norrgård RNr 62-406-4-57 och Marielund RNr 62-406-3-7 regleras genom en efterföljande vägförrättning. I samband med vägförrättningen värderas intrånget som projektet medför för varje fastighetsägare och ersättningsnivån bestäms utgående från den skada eller det men som intrånget medför.

Värderingen utgår från indexrelaterad köpeskillingsstatistik för respektive marktyp.

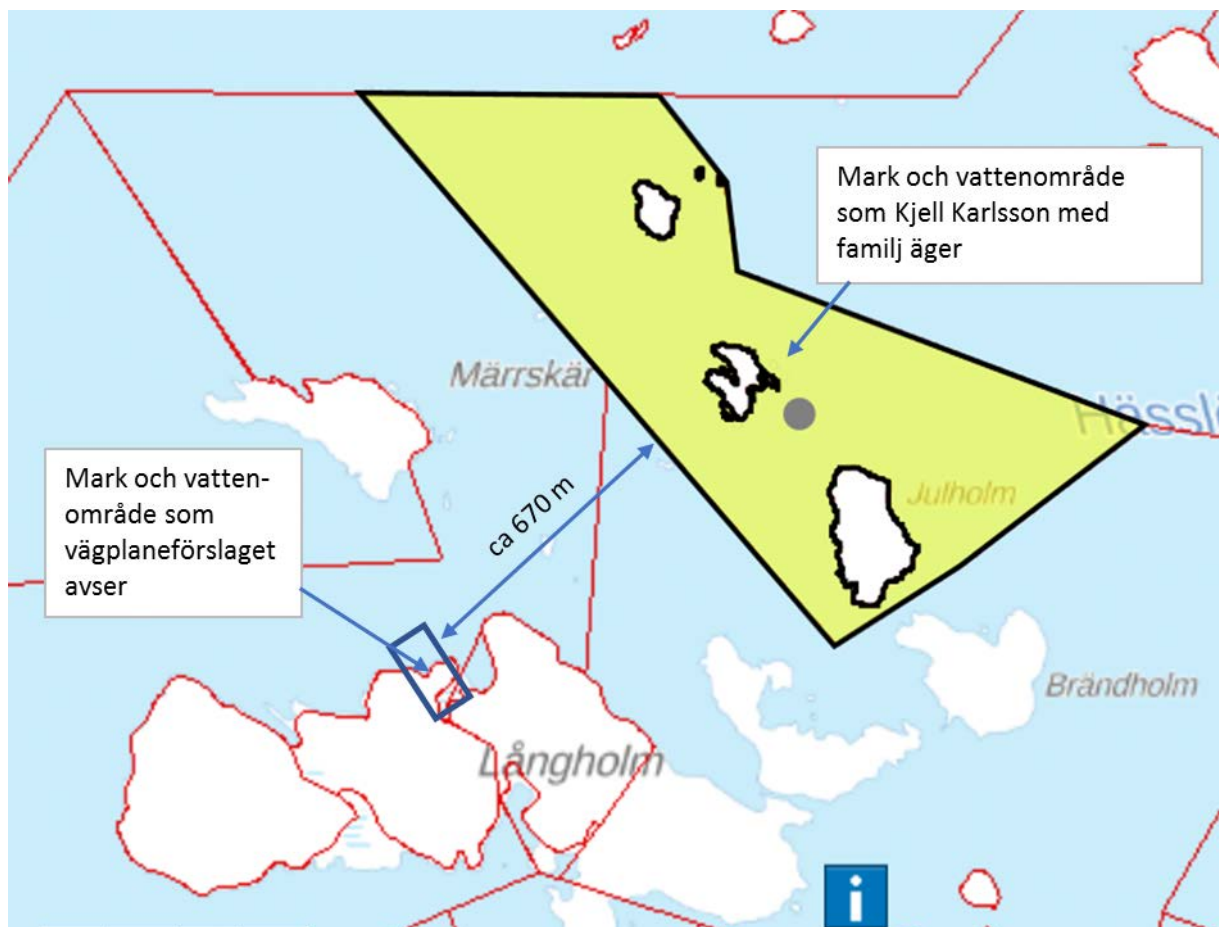
Föglö den 26 mars 2018

Klas-Henrik Flodin

Regina Flodin

Markägare till fastighet som inte direkt berörs av förslaget till vägplan

Man kan konstatera personen som lämnat påminnelsen äger en fastighet som ligger minst 670 m från den tilltänkta hamnen.



Till Ålands landskapsregering

- *inlämnas till Föglö kommun*

ÅLR:2017/4791
Datum: 2018.05.31

Ärende: *Påminnelser om utställt förslag till vägplan ÅLR 2017/4721*

Avgivare av påminnelser:

Ombud och processadress:

Kjell Karlsson

Marcus Måtar, C/O Cityjuristerna Ah, Storagatan 4, AX-22100 Mariehamn

Tel. 17200

e-post: marcus.matar @cityjuristerna.ax

1 Grunder och faktaomständigheter

Kjell Karlsson med familj äger Julholms kläppen och Julholm som är två öar som ligger nordost om Gripö och Långholm.

Julholm är sedan 60-talet bebyggd med en fritidsbostad som används cirka 60 dagar i året.

Det framkommer av MKB-utredningen och miljöberättelsen att vattnen kring Mellanholm, Långholm och Gripö redan är utsatta för en betydande belastning. Man anger t.ex. att viken mellan Alkläppen och Gripö verkar avsevärt påverkad av färjetrafiken.

I MKB-utredningen och i planerna för övrigt verkar man inte nämnvärt ha beaktat att det finns en planerad fiskodling i direkt anslutning till Gripö. Den planerade odlingsplatsen (med tillstånd till 2024) är belägen väster om Gripö. Denna odling i kombination med befintlig färjetrafik innebär att vattenkvaliteten och miljöbelastningen redan är på en sådan nivå att det inte bör tillkomma ens en liten eller marginell ytterligare belastning.

Förhållandet mellan nytta och skada som både miljö- och vägagstiftningen kräver att skall analyseras, är sådant, att detta projekt inte kan genomföras. Kostnadsuppskattningen på 24 500 000 euro får ses som en glädjekalkyl som inte beaktar de geotekniska utmaningar som markgrunden vid Spettarhållet innebär. Den eftersträlvade inbesparingen i restid uppnås med betydligt mindre åtgärder och framförallt utan att förstöra orörd naturmiljö. Det ekonomiskt felaktiga tänkesättet och nuvärdesberäkningarnas bristfälligheter har påpekats av tex. Jan Grönstrand i hans inlägga med anledning av MKB-utredningen.

Den ekonomiska jämförelsen är gjord med nuvärdesmetoden, vilket är en vedertagen metod för samhällsekonomiska analyser där man vill analysera effekterna av punktvisa investeringar och löpande driftskostnader över en lång tid. Jan Grönstrand har blandat ihop samhällsekonomisk analys med en företagsekonomisk investeringsbedömning i sitt resonemang. Detta har medfört att felaktiga slutsatser dragits i jämförelsen mellan dagens trafiksystem och korttruttsystemet.

Vägplan bör inte fastställas eftersom projektets totala omfattning inte är försvarbar varken samhällsekonomiskt eller ur miljösynpunkt.

ÅLR:2017/4791

Datum: 2018.05.31

Formellt har vägplan inte varit utställd på kommunens digitala anslagstavla på hemsidan varför vägplanen bör utställas på nytt.

Vägplanen är uppenbart enbart en del av ett större vägprojekt och den planerade vägens hela sträckning framgår inte. Det står i strid med landskapslagen om allmänna vägar varför nuvarande vägplan inte kan fastställas. Envar måste ha rätt att veta en vägs hela sträckning. Nu föreslagen vägplan innebär att vägen påbörjas utan någon väganslutning till någon väg överhuvudtaget.

På översiktskartan som delgavs i samband med vägplaneförslag del 1 redovisade vägens sträckning i sin helhet. Vägplaneförslaget har föregåtts av en MKB-process där projektets omfattning och utredningsbehov lades fram vid ett avgränsningssammanträde 26/6 2014. I samband med delgivningen av utkastet till MKB:n för projektet delgavs också utredningen i sin helhet med sina alternativ. Inför vägplaneprocessen har ett antal informationstillfällen hållits. Bl.a. hölls ett informationsmöte för allmänheten den 7/6 2017 i brandkårshuset i Degerby. Informationsmöten hölls också den 28/6 2017 i Kommunhuset i Degerby och den 27/11 2017 i Lagtingets auditorium i Mariehamn till vilka berörda fastighetsägare inbjöds med kallelser i brev eller e-postmeddelanden. Vid samtliga dessa tillfällen har projektets hela omfattning redovisats. Därtill ha informationsbrev skickats direkt till fastighetsägarna vid tre tillfällen (11/8 2017, 21/9 2017 och 2/3 2018) under projektet. Vägplan för etapp två ställdes ut den 7/5 2018.

Vägplanen har även brister eftersom den inte anger på vilket sätt mark förbehålls för framtida breddning av vägen 26 § LL om allmänna vägar.

Väghållaren har i nuläget gjort bedömningen att det i nuläget inte finns behov av att förbehålla mark för framtida breddning av vägen. Den planerade vägen beräknas klara den förväntade trafikmängderna för en överskådlig tid framåt. Den standard som har valts för vägen är anpassad till bashastighet och beräknad trafikmängd.

Ett färjefäste med stort hamnområde kommer att förvandla Mellanholm till oigenkännlighet. Karlssons fastighets nyttjande som fritidsområde kommer att försämrats väsentligt. Det är även oklart hur fritidsbostaden påverkas av buller.

I samband med MKB:n gjordes en bullerutredning för förbindelsen. Materialet finns tillgängligt på <http://www.regeringen.ax/infrastruktur-kommunikationer/kortrutt/mkb-vastra-foglo>

Fiske utanför och i närheten av hamnen kommer att försvåras och medför att allt fiske på ett stort område omintetgörs. Redan i den inledande orienteringen av projektet framgår att vägprojektet saknar vägplan och miljöberättelse för del två av projektet. Således saknas lagliga förutsättningar för vägplan som enbart utgör en väg utan anslutning på Degerbysidan. Det framkommer dock i beskrivningen att landsväg 700 från nuvarande färjefäste i Degerby kommer att ändras till en sidoväg.

Anläggandet av en hamn på Mellanholm innebär att värdet på Karlssons fastighet kommer att minska p.g.a. de störningar en hamn medför.

ÅLR:2017/4791

Datum: 2018.05.31

Vägprojektet påverkar fastigheternas värde på olika sätt. Den värdeminskning som projektet medför för den fastighet som ägs av Kjell Karlsson regleras genom en efterföljande vägförrättning. I samband med vägförrättningen värderas intrånget som projektet medför för varje fastighetsägare och ersättningsnivån bestäms utgående från den skada eller det men som intrånget medför.

Värderingen utgår från indexrelaterad köpeskillingsstatistik för respektive marktyp.

Ingreppet på farleden genom byggande av en bro med en segelbar frihöjd om 18 meter borde kräva trafikverkets godkännande.

Landskapsregeringen för dialog Trafikverket som även har lämnat utlåtande i ärendet.

2 Juridiska bestämmelser

2.1 Miljöskyddslagen

Enligt 1 § 1 mom. i landskapslagen om miljöskydd (miljöskyddslagen) är syftet med lagen att främja en hållbar utveckling genom att undvika negativ miljöpåverkan samt genom att undanröja och begränsa skador av sådan påverkan. Inom verksamhet som medför risk för förorening av miljön ska enligt 2 mom. i samma paragraf allmänna principer om försiktighet och aktsamhet, om prevention och minimering av olägenheter, om bästa praxis ur miljösynpunkt samt om förorenarens ansvar tillämpas.

I 2 § föreskrivs om ansvarsfördelning och tillämpningsområde. Enligt lagrummet ansvarar verksamhetsutövaren för verksamhetens miljöpåverkan. Lagen gäller all verksamhet. Vid tillämpning av lagen ska negativ miljöpåverkan utanför landskapet beaktas lika som motsvarande påverkan inom landskapet.

Begrepp som används i miljöskyddslagen definieras i 3 §. Dessa inkluderar bl.a. följande:

Miljöpåverkan är en sådan direkt eller indirekt, positiv eller negativ miljöeffekt som följer av att en verksamhet genomförs eller inte genomförs.

Negativ miljöpåverkan är sådan miljöpåverkan som medför a) olägenhet för människors hälsa, b) skada på naturen och dess funktioner, c) hinder för eller väsentligt försvårande av nyttjandet av naturresurser, d) minskad allmän trivsel eller försämring av kulturvärden,

e) försämring av miljöns lämplighet att nyttjas för rekreatiönsändamål, f) skada på egendom eller olägenhet att nyttja den eller g) annan jämförbar kränkning av allmänt eller enskilt intresse.

Olägenhet för människors hälsa är störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka den enskilda människans eller befolkningens livsmiljö och hälsa menligt.

I 4 § föreskrivs om allmänna miljöhänsyn. Enligt paragrafens 1 mom. ska vid all verksamhet förfaras så att ändamålet nås med minsta möjliga negativa miljöpåverkan utan att denna miljöhänsyn blir oskälig. Verksamhetsutövaren ska därvid vidta sådana åtgärder som rimligen kan krävas för att negativ miljöpåverkan undviks, undanröjs eller begränsas. I yrkesmässig verksamhet ska enligt 2

ÅLR:2017/4791

Datum: 2018.05.31

mom. bästa tillgängliga teknik alltid tillämpas. Enligt 3 mom. i paragrafen får gränsvärden, kvalitetsnormer eller andra specifika normer aldrig åsidosättas.

I 6 § föreskrivs om platsval. Enligt lagrummet får verksamhet som kan medföra risk för negativ miljöpåverkan, om inte platsen i stads- eller byggnadsplan reserverats för sådan verksamhet, endast förläggas till plats som är lämplig för ifrågavarande verksamhet med beaktande av verksamhetens art samt sannolikhet för och omfattning av negativ miljöpåverkan.

Enligt 10 § 1 mom. i miljöskyddslagen krävs tillstånd för verksamhet som förutsätter tillstånd bl.a. enligt a) vattenlagen för landskapet Åland. Se även sidan 64 i MKB- utredningen.

I 17 § (ÅFS 2008:124) föreskrivs om förutsättningar för tillstånd. Enligt 1 mom. 1 paragrafen ska tillstånd beviljas om verksamheten kan förverkligas i enlighet med denna lag och den lagstiftning som nämns i 10 §. Enligt 2 mom. ska om verksamheten inte uppfyller förutsättningarna enligt 1 mom. tillståndet i första hand förenas med sådana villkor enligt 24 och 25 § som skäligen kan krävas för att förutsättningarna ska vara uppfyllda. Om sådana villkor inte är tillräckliga för att verksamheten ska kunna förverkligas i enlighet med nämnda förutsättningar ska ansökan avslås.

2.2 Miljöskadelagen och grannelagen

Enligt 41 § 1 mom. i miljöskyddslagen, som ingår i 10 kap. om ersättning, ska miljöskador som orsakas av verksamhet som avses i denna lag i tillämpliga delar ersättas enligt lagen om ersättning för miljöskador (miljöskadelagen, FFS 737/1994), om annat inte bestäms på något annat ställe i lag. På ersättningsfrågor i samband med vattentillstånd tillämpas vattenlagen. Enligt 2 mom. gäller ändringar i miljöskadelagen i landskapet om inte annat bestäms i denna lag.

Som miljöskada enligt miljöskadelagen ersätts enligt 1 § 1 mom. i lagen skador som verksamhet på ett bestämt område har orsakat i omgivningen genom förorening av vatten, luft eller mark (1 punkten), buller, skakning, strålning, ljus, värme eller lukt (2 punkten), eller någon annan liknande störning (3 punkten).

I 4 § i miljöskadelagen föreskrivs om skyldighet att tåla störning. Enligt paragrafens 1 mom. ersätts en miljöskada enligt denna lag endast om det inte kan anses att störningen skäligen ska tålas med hänsyn bland annat till de lokala förhållandena och den situation i sin helhet som orsakat störningen samt hur allmänt störningen annars förekommer under jämförliga förhållanden. Skyldighet enligt 1 mom. att tåla störning föreligger dock enligt 2 mom. inte i fråga om skador som har orsakats uppsåtligen eller genom brott och inte heller i fråga om personskador eller sådana saksador som inte är ringa.

Enligt 1 § i landskapslagen om tillämpning i landskapet Åland av lagen angående vissa grannelagsförhållanden (blankettlagen om grannelagsförhållanden) tillämpas i landskapet Åland 1-2 samt 5-16 § i lagen angående vissa grannelagsförhållanden (grannelagen, FFS 26/1920). Enligt 2 § ska ändringar i lagen om grannelagsförhållanden tillämpas i landskapet från den tidpunkt de träder i kraft i riket.

I 17 § 1 mom. i grannelagen, vilken paragraf inte omfattas av landskapets blankettlag, föreskrivs att en fastighet, byggnad eller lägenhet inte får användas så att grannarna eller de som bor eller innehar fastigheter, byggnader eller lägenheter i närheten orsakas oskäligt besvär av ämnen som är skadliga för miljön, sot, smuts, damm, lukt, fukt, buller, skakning, strålning, ljus, värme eller annan motsvarande påverkan. Vid bedömning av hur oskäligt besväret är ska enligt paragrafens 2 mom. beaktas de lokala förhållandena, hur vanligt besväret är i övrigt, hur kraftigt och varaktigt besväret är, den tidpunkt då besväret uppstod samt andra motsvarande omständigheter.

2.3 Vattenlagen

I 1 kap. 1 § i vattenlagen för landskapet Åland (vattenlagen) föreskrivs om lagens syfte och tolkning. I 1 mom. i paragrafen föreskrivs bland annat att vatten och vattenområden inom landskapet ska användas på det sätt som bäst gagnar en uthållig utveckling samt_ att en åtgärd som direkt eller indirekt kan inverka på vatten inte får vidtas om den kan motverka en uthållig utveckling. Enligt 2 mom. ska för att uppnå syftet enligt 1 mom. ytvatten och grundvatten samt ekologiska förhållanden i våtmarker, sötvatten och saltsjön nyttjas, skyddas och vårdas så att en uthållig utveckling gagnas och så att där kan finnas sådana växt- och djursamhällen, som i huvudsak utgör naturliga inslag i dessa naturmiljöer.

Enligt 4 kap. 1 § ska vattenföretag utföras och vattenfarlig verksamhet utövas så att ändamålet med företaget eller verksamheten nås med minsta skada och olägenhet för miljön utan att kostnaderna för dessa hänsyn medför att företaget eller verksamheten omöjliggörs. Särskilt ska eftersträvas att grundvattnet och vattenmiljön skadas så litet som möjligt och hålls i ett så naturligt skick som möjligt. Vattenföretag och vattenfarlig verksamhet ska dessutom utföras och utövas med minsta intrång och olägenhet för andra allmänna och enskilda intressen. Härvid ska enligt 4 kap. 4 § särskilt beaktas företagets eller verksamhetens inverkan på bl.a. rekreativsmöjligheterna, naturskönheten, kulturvärdena och trivseln i omgivningen (d punkten).

Enligt 4 kap. 2 §, som gäller skydd för vattenkvalitet, får vattenföretag inte utföras och vattenfarlig verksamhet utövas om detta i något vattenområde kan försvåra uppfyllandet av kvalitetsnorm eller andra krav för vattenkvalitet som föreskrivs i 5 kap.

Enligt 4 kap. 6 § får vattenfarlig verksamhet endast utövas på plats eller platser där minsta möjliga olägenhet för vattenmiljön uppstår och där förutsättningarna finns eller kan skapas för det slags verksamhet som är i fråga, utan att oskäligt högre verksamhetskostnader uppstår till följd av platsvalet.

Enligt 4 kap. 7 § ska den som utövar eller ämnar utöva vattenfarlig verksamhet, om inte längre gående krav gäller enligt annat lagrum i denna lag, vidta de skyddsåtgärder, tåla de begränsningar samt iaktta de försiktighetsmått i övrigt som skäligen kan fordras för att förebygga eller avhjälpa risk för försämring av vattenkvalitet. Skyldigheten att avhjälpa olägenheter kvarstår även efter att vattenfarlig verksamhet har upphört. Omfattningen av åliggande enligt 1 mom. ska enligt 2 mom. bygga på tekniskt bästa möjliga lösning som är ekonomiskt möjlig för den typ av verksamhet som är i fråga.

ÅLR:2017/4791

Datum: 2018.05.31

När nyttan, skadorna och nackdelarna av projektet skall bedömas för den i vattenlagen föreskrivna intressejämförelsen måste särskilt avseende fästas vid det förhandsavgörande som har meddelats av unionens domstol beträffande tolkningen av artikel 4.1. i ramdirektivet för vatten (domen 1.7.2016 i målet C-461/14, « >• Det måste enligt denna dom avgöras om realiseringen av väg- och broprojektet äventyrar den goda ekologiska potentialen i den ifrågavarande vattenförekomsten eller medför försämring av statusen hos minst en av de i bilaga V till direktivet nämnda kvalitetsfaktorer som används för klassificering av vattnets ekologiska status. Se även HFD 2017:87.

2.4 Naturvårdslagen och -förordningen

Landskapslagen om naturvård (naturvårdslagen) har enligt 1 § 1 mom. som syfte att vårda naturen inklusive landskapsbilden, att bevara naturens mångfald samt att stödja ett hållbart nyttjande av naturtillgångarna och naturmiljön. Vid tillämpningen av lagen ska enligt 2 mom. i samma paragraf en gynnsam skyddsnivå eftersträvas för de arter och biotoper som förekommer i landskapet. Dessutom ska även ekonomiska, sociala och kulturella aspekter liksom regionala och lokala särdrag beaktas.

Enligt 2 § 1 mom. i lagen är det en angelägenhet för var och en att verka för att lagens syfte uppnås. Enligt 2 mom. ska vid all slags verksamhet förfaras så att skada undviks på naturen inklusive landskapsbilden där det är möjligt. Kan sådan skada inte undvikas ska de åtgärder vidtas som behövs för att motverka eller minska skadan, om det kan ske utan oskäligen kostnader.

I 15 § föreskrivs om särskilt skyddsvärda arter. Enligt 1 mom. ska, om det finns risk för att en fridlyst växt- eller djurart ska försvinna, arten förklaras som särskilt skyddsvärd. Genom landskapsförordning bestäms vilka arter som är särskilt skyddsvärda. Enligt 2 mom. får en särskild skyddsvärd art eller dess biotop inte utan landskapsregeringens tillstånd skadas eller påverkas på sådant sätt att artens fortplantning eller fortsatta existens på förekomstplatsen äventyras.

I 16 § föreskrivs om särskilt skyddsvärda biotoper. Enligt 1 § ska den biologiska mångfalden i naturen bevaras och främjas. Biotoper som på grund av sin begränsade förekomst har betydelse för naturens mångfald ska förklaras som särskilt skyddsvärda. Genom landskapsförordning bestäms vilka biotoper som är särskilt skyddsvärda. Enligt 2 mom. får en särskilt skyddsvärd biotop inte utan landskapsregeringens tillstånd ändras så att den förlorar sin särart eller sin betydelse för bevarandet av den biologiska mångfalden. Enligt 3 mom. ska åtgärder som vidtas i en särskilt skyddsvärd biotops närmiljö utföras så att biotopens särart och betydelse bevaras. Med närmiljö avses ett sådant markområde omkring en biotop som krävs för att bevara dess särart och betydelse. Enligt 4 mom. är landskapsregeringen skyldig att definiera gränserna för en särskilt skyddsvärd biotop på begäran av fastighetsägaren eller innehavaren av särskild rätt till fastigheten.

2.5 MKB-lagen

Enligt 1 § 1 mom. i landskapslagen om miljökonsekvensbedömning (MKB-lagen) ska en miljökonsekvensbedömning (MKB) utföras som underlag för en landskapsmyndighets eller en kommunal myndighets planering och beslut, i den omfattning som föreskrivs i denna lag, avseende ett projekt, en plan eller ett program som kan ha betydande miljöpåverkan. I 4 § i lagen föreskrivs om grundkrav på en MKB. Enligt 14b § 3 mom. (ÅFS 2012/49) kan den som enligt bestämmelser i annan

ÅLR:2017/4791

Datum: 2018.05.31

lagstiftning har rätt att söka ändring i ett beslut om ett projekt, en plan eller ett program åberopa att en MKB inte har utförts eller att bedömningen har varit bristfällig till väsentliga delar.

2.6 Landskapslag om allmänna vägar

Enligt 10 § 1 mom. i landskapslagen om allmänna vägar ska vägnätets utbyggnad planeras utgående från en ändamålsenlig avvägning mellan olika samhällsintressen. Härvid ska nödig hänsyn tas till bosättningsens och näringslivets behov av trafik samt till vägnätets anpassning till miljön. Planer rörande användningen av närliggande områden rör olika ändamål ska likaså beaktas. Enligt 10 § 2 mom. ska väg med beaktande av sträckning, höjdläge och bredd samt övriga omständigheter byggas så att ändamålet med vägen uppnås på ett så förmånligt sätt som möjligt och utan att annan åsamkas större skada eller olägenhet än som är nödvändigt. Förutom till trafiksäkerheten, fastighetsindelning samt trafik- och vägtekniska omständigheter ska hänsyn tas till miljövårdssynpunkter. Väg ska förläggas och byggas så att de olägenheter som vägen och trafiken medför för omgivningen blir så små som möjligt.

3 Slutsats

Det markanta ingrepp som den föreslagna vägplanen gör i naturen står inte i relation till ekonomisk eller tidsmässig nytta.

I vägplanen framgår inte heller hur "försämringsförbudet" utgående från den ovannämnda Weserdomen har beaktats. De redan befintliga fiskodlingsplatsema och deras inverkan på vattenkvaliteten i kombination med den planerade nya verksamheten har helt förbisetts.

Med beaktande av de bedömningar som gjorts ovan och inom ramen för MKB-utredningen samt med hänsyn till de gällande reglerna är slutsatsen att verksamheten inte går att anlägga eller utöva på det sätt och i den omfattning som gjorts gällande i vägplanen utan att förorsaka negativ miljöpåverkan som överskrider dels uttryckliga förbud i lag, dels den nivå av olägenhet som är att betrakta som skälig. Det är inte möjligt att utgående från nu aktuell utredning försäkra sig om att verksamheten faktiskt går att förverkliga inom de ramar som påstås. Uppdelningen av vägbyggnadsprojektet i flera delar försvårar helhetsbedömningen (se HFD 2002:64).

Med beaktande av sannolikheten för och omfattningen av negativ miljöpåverkan och med hänvisning till kostnader och ändamålsenlighet skall inte vägplanen fastställas.

Mariehamn den 27 mars 2018

KJELL KARLSSON

Marcus Måtar JuK, Mariehamn

Miljöbyrån har gjort följande bedömning av förslaget till vägplan:

Miljöbyrån anser att inget av de synpunkter som föreningen för fram skulle innebära ett lagligt hinder enligt miljölagstiftningen eller EU-reglerna om miljö.

ÅLR:2017/4791
Datum: 2018.05.31

Vägplanen strider inte mot vattenlagens bestämmelser om havsplanering då havsplanen, som föreningens skriver, inte behöver göras före 2021.

Havsstrandängen bedöms inte påverkas så mycket, att det skulle uppstå problem. Landskapsregeringens bedömning har tidigare informerats i brev till föreningen 23.1.2018, brev.nr. 9 S4. Varken alkärret eller klibbalkärret ter sig i tillräcklig grad representativa eller av artsammansättning betydande, inte ens på lång sikt, för biotopen Lövsumpskogar av fennoskandisk typ (9080). Även för andra biotoper som tas upp, bedömer miljöbyrån att det inte finns några lagliga hinder med att genomföra vägplanen.

Miljöbyrån kommer att bidra vid den mera detaljerade utredningen av området inför detaljplaneringen av projektet. Vägplan för etapp två ställdes ut den 7/5 2018.

Påminnelse från sammanslutning av intresseföreningar:

21.03.2018

Angående: Öppna farleder

Konstaterar att bilagd skrivelse "Håll segellederna öppna" publicerades i lokaltidningarna 2012.

Den undertecknades av representanter för våra segelföreningar bl. a. ÅSS, MSF, FSF, Skötbåtsföreningen och Skeppsföreningen Albanus, Nordboen.

Ett möte hölls hos landskapsregeringen där ansvarig minister och tjänsteman samt några av undertecknarna deltog.

Skrivelsen registrerades som handling i aktuellt ärende.

Nu 2018 är saken på nytt aktuell bl. a. i och med planerna för skärgårdstrafiken och den så kallade "korrutten", närmare bestämt västra Föglö, "Spättrarhållet" norr om Degerby.

Önskar påminna om vår skrivelse från 2012. Den gäller ännu!

Björn-Olof Erikson Skeppsföreningen Albanus Stiftelsen Emelia

MOB: 0457-3823161

E-mail: b.jorn-olof.erikson@ha.ax Adress: Skolstigen 8, 22 100 Mariehamn

Håll segellederna öppna ! (skrivelse från 2012)

Goda kommunikationer är livsviktiga för skärgården och för Åland över huvud taget. Goda kommunikationer innebär också öppna farleder, småbåtsleder utanför färjaren och möjlighet för turistföretagare i skärgården att ta emot båtturister. Det får man inte glömma i diskussionen. Goda kommunikationer är mer än bara bilvägar.

ÅLR:2017/4791

Datum: 2018.05.31

Landskapet försöker nu på alla sätt spara resurser och driftskostnader, vilket är klokt. Man har bland annat föreslagit att färjlinjer skall ersättas med brobankar, en ur många synvinklar intressant ide. Man skapar snabba förbindelser och vackra turistvänliga vägar.

Vägtrafiken är viktig men segellederna bör hållas öppna också i fortsättningen. Det gäller framför allt Embarsundsleden, där majoriteten av turistande seglare österifrån passerar, faret förbi Degerby, som varit en pulsåder för byn i många sekler, Ängösund och leden mellan Prästö och Töftö, samtliga mycket populära segelleder.

Exempel på segelleder som stängts är Nåtö strömmar, trots farledsanknytning som Korsö, Styrö och Kuggsund. Vi har Föglö Kyrksundet, en dokumenterad led redan på 1200-talet och Marsund.

När man bygger ut vägnätet bör man därför satsa på linfärjor, tunnlar, öppningsbara broar eller broar med segelbar höjd. Öppningsbara broar är ett realistiskt alternativ. Broarna kan fjärrstyras och skötas av den personal som redan sköter Lemströms kanal.

Motsvarande system har redan länge fungerat väl i Sverige och i skärgården öster om oss, vilket många seglare kunnat konstatera. Kostnaderna för öppningsbara broar är enligt det svenska vägverket ungefär det dubbla jämfört med fasta broar, en investering som kan vara väl värd att göra.

Det är viktigt att i dagens ekonomiskt pressade situation inte förhastas sig och för framtiden bygga bort de inre farlederna. Det innebär en klart ökad olycksrisk om småbåtstrafiken i skärgården tvingas dela farled med färjor och lastfartyg. Det är också av största vikt att inte utestänga de mest miljövänliga farkosterna, nämligen segelbåtarna från våra skärgårdar.

Man skall heller inte glömma att de öppna farlederna i sig utgör en omistlig del av vårt kulturarv.

Man kan konstatera att landskapsregeringen efter 2012 har avgränsat åtgärderna till ett specifikt projekt, västra Föglö. Under planeringsprocessen har även en dialog med Trafikverket förts angående underseglingshöjder för broar och farleder. Förslaget till vägplan påverkar farleden som går i Spettarhålet till den del att seglingsfria höjden begränsas till 18 m.

Trafikverkets utlåtande (LIVI/2414/06.02.02/2018) angående vägplaneförslaget:

BRON MELLAN DEGERÖ OCH GRIPÖ, ÅLAND

Ålands landskapsregering planerar att bygga en bro över Spettarhålets vattenområde mellan Degerö och Gripö. Enligt Ian Bergström är den fria höjden under den planerade bron 18 meter.

Den planerade bron skulle, om den förverkligas, löpa över Trafikverkets farled Flisö-Degerby-Hässlö, som Trafikverket klassificerat som en grund farled för nyttotrafik.

ÅLR:2017/4791

Datum: 2018.05.31

Den planerade brons fria höjd 18 m motsvarar inte helt Trafikverkets rekommendation gällande broar som löper över en farled för nyttotrafik, men med beaktande av projektområdets läge samt möjligheten att använda alternativa farleder där den segelfria höjden inte begränsas, motsätter sig inte Trafikverket den planerade segelfria höjden under den nya bron. Trafikverket påpekar att brons fria höjd inte bör meddelas som brons segelfria höjd. Brons segelfria höjd bör fastställas i enlighet med Trafikverkets anvisningar 42/2017 Ohjeet vesistön ylittävien siltojen aukkumitoista (endast på finska, Anvisningar om öppningsmått i broar som korsar vattendrag). Då man fastställer brons segelfria höjd ska man iaktta säkerhetsmarginalen, som med beaktande av projektområdets läge och förhållanden kan anses vara en meter. Enligt Trafikverkets ovannämnda anvisning utgör den segelfria höjden under bron skillnaden mellan den fria höjden i broöppningen (från medelvattenståndet (MW) till höjden på brons undre yta) och säkerhetsmarginalen.

Den segelfria höjden under bron ska märkas ut i terrängen med ett sjötrafikmärke för begränsad segelfri höjd. Den projektansvarige ansvarar för att detta utförs. Föreskrifterna och instruktionerna om sjötrafikmärken och placeringen av dem finns i Trafikverkets föreskrift Sjötrafikmärken och ljussignaler samt deras placering (12.4.2017, dnr: LIVI/2393/00.03.03/2017).

Trafikverket har ingen information om var den planerade brons konstruktioner skulle placeras i förhållande till farleden Flisö-Degerby-Hässlö. Om projektet medför behov av att ändra farledsområdet eller farledssträckningen vid den planerade bron, ska man komma överens om ändringen och åtgärderna som ändringen medför i samråd med Trafikverket.

Om den planerade bron byggs, ska den projektansvarige se till att inga konstruktioner eller material från byggnadsskedet lämnas kvar i projektområdet ovanför den korsade farledens ramade djup (-6,00 m, MW2005). För att säkerställa verksamhetsförutsättningarna för sjötrafiken rekommenderas att det lämnas en passageöppning för sjötrafiken i arbetsbron under byggnads-skedet. Den segelfria höjden i arbetsbrons passageöppning bör märkas ut på brokonstruktionerna. Den tillfälliga segelfria höjden ska också meddelas till Trafikverkets farledsenhet.

När broarbetet är klart, ska den projektansvarige meddela om detta till Trafikverkets farledsenhet i en anmälan om slutförande enligt ovannämnda instruktion, antingen per e-post kirjaamo@trafikverket.fi eller per post: Trafik-verket, Farledsenheten, PB 33, 00521 Helsingfors. Informationen om brons position och dess segelfria höjd märks ut i sjökorten på basis av anmälan om slutförande.

Om projektet kräver att sjötrafiken tillfälligt stoppas i projektområdet, ska man i god tid informera om detta lokalt och till Trafikverkets farledsenhet.

Marko Reilimo

Jani Koironen

Regionchefen

Överinspektör

Landskapsregeringen kommer att beakta trafikverkets synpunkter i den vidare planeringen.