

Vägplan med miljöberättelse för projekt östra Föglö etapp 2, Sommarö-Hastersboda

För byggande av del 2 av förbindelse mellan Sommarö och nytt färjäste i
Hastersboda, landsväg nr 700, sektion 0 - 3250, Föglö kommun.

1 Allmän orientering om projektet

Detta dokument omfattar Vägplan med miljöberättelse för förlängning av nuvarande landsväg 700. Vägen byggs till största delen i obruten terräng från Sommarö fram till nytt färjfäste i Hastersboda i Föglö kommun.

Landsväg nr 700 byggs om till en totalbredd om 7,0 meter och en belägningsbredd på 6,5 meter, på en sträcka av ca 3 100 m, för att övergå i ett ca 150 m långt hamnområde. Hamnområdet planeras med 2 stycken färjelägen för frigående färjor samt angöringsplats för en mindre passagerarbåt.

1.1 Planeringsförutsättningar

Inför byggandet av en ny hamn har Ålands landskapsregering utrett fyra alternativ på vägdragningar. Det kombinerade alternativet 1 och 2 bedöms fördelaktigast och ge minst påverkan på kultur-, natur- och vattenmiljö. Planeringarna har utgått från MKB:n för projekt östra Föglö, där en kombinerad dragning mellan alternativen 1 och 2 benämns 2a och 2b. Efter markägarmöte tillkom alternativ 2c i samråd med markägare. Resultatet av utredningarna, visar att, alternativ 2c är mest fördelaktigt för alla intresseområden och är det förslag som ställs ut.

Svenska vägverkets publikation VGU 2012:181 har använts som grundläggande planeringsdirektiv för vägens geometriska och trafiksäkerhetsmässiga utformning. Landsvägens geometri har terränganpassats för att få en så liten negativ miljöpåverkan som möjligt utan att ge avkall på trafiksäkerheten.

Svenska trafikverkets publikationer TRVK Väg 2011:072 samt TRVR Väg 2011:073 används som grundläggande projekteringskrav- och råd vid detaljprojektering av vägens tekniska utformning.

1.2 Kultur-och fornminnesmiljö

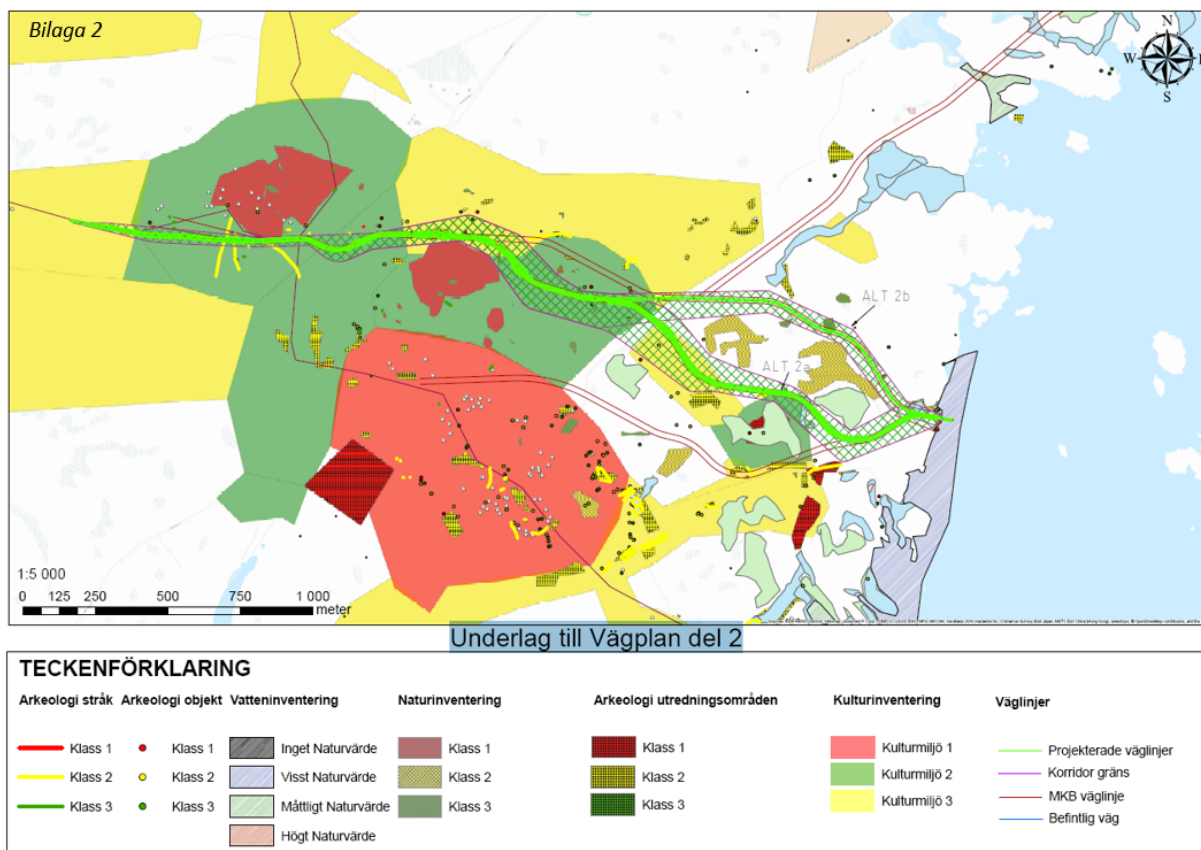
Kulturbyrån har avgivit ett utlåtande gällande kulturvärdena för alternativen 2a och 2b den 4.12.2018. Utlåtandet är kompletterat den 26.4.2019 för alternativ 2c.

I Kulturbyråns utlåtande konstateras att vägdragningarna inte nämnvärt påverkar kulturhistoriska värden. Vägen måste anpassas så att minimal inverkan sker på det historiska landskapet.

Vid besiktningen den 2.11.2018 dokumenterades två objekt, varvid ett bedömdes fylla kriterierna för fast forn lämning (Fö 21.1) och ett objekt som bedömdes vara kulturlämning. Vägen kommer att beröra kulturlämningen och arbetet kommer att ske i samråd med kulturbyrån.

WSP Sverige AB

Kulturmiljöinventering för projekt östra Föglö har utförts av WSP Sverige AB inom ramen för Korttruttsprojektet under 2014 och redovisas i konsultens slutrapport "Kulturmiljöinventering Östra Föglö", daterad 8.12.2014.



Figur 3: Karta som visar inventeringsområden för vatten, natur, arkeologisk, kultur

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).

Skogsbruksbyrån

Ålands landskapsregering har avgivit ett utlåtande gällande naturvärden. Utlåtandet är daterat 28.11.2018.

De planerade åtgärderna tangerar eller berör biotoper i form av stränder, samt träd på bergsimpediment med en lägre skoglig produktion än tvinmark (s.k hållmarkstallskog). Dessa biotoper klassas som särskilt hänsynskrävande.

Miljöbyrån

Ålands landskapsregering har avgivit ett utlåtande gällande naturvärden.

Utlåtandet är daterat 17.12.2018.

Nära Stenverka finns en liten värdefull naturbiotop inom båda alternativen 2a (västlig taiga) och 2b (icke-definierad våtmark).

Själva hamnområdet ligger nära en våtmark och hamnen placeras söder om den och ett skyddsområde för skyddande av våtmarken inrättas så våtmarken inte äventyras. I vägplanen skyddas våtmarken från att exploateras.

I den alternativa dragningen 2c kommer anhållan om rubbning/avlägsnande av 3 stycken ekar, som är skyddade enligt Landskapsförordning (1998:113) om naturvård 3 kap 5§ p.8, att inlämnas till miljöbyrån. Fastställande av vägplanen förutsätter ett beviljande av åtgärden.

I det fortsatta planeringsarbetet kommer stor vikt läggas på att förebygga negativa miljökonsekvenser och att hitta skyddsåtgärder, för att i så stor omfattning som möjligt undvika negativ påverkan eller förluster av värdefulla biotoper, livsmiljöer eller arter.

1.4 Vattenmiljö

Hamnområdet angränsar till Öskärsfjärden som är en öppen fjärd med god vattenomsättning. Vid anläggandet av hamnen kommer ett område i vattenområdet att fyllas ut och muddring kommer även att ske. Påverkan vid anläggningsarbetet är av temporär art och spridningen av förorenade sediment bedöms som liten.

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 eventuell oförutsedda händelser, som t.ex. ett utsläpp.

1.5 Buller

Den planerade trafiklösningen med en ny väg och en ny hamn i Hastersboda kommer att påverka bullerstörningar marginellt och vara koncentrerade till fartygsavgångarna.

Den nya vägen tillför vägtrafikbuller i miljöer som idag är tysta områden. Det gör att rekreativvärden på dessa platser minskar och för de hus som är belägna i närområdet kan bullret ge upphov till störningar för de boende.

Trafiken på den nya vägen orsakar inte buller som beräknas ge överskridande av riktvärden vid bostäder. Generellt är bullret begränsat eftersom trafikflödena är låga. Mellan färjeavgångarna kan förväntas att trafiken blir låg och därmed även bullernivåerna. De negativa konsekvenserna i form av ökad störning och försämring av boendemiljön bedöms därför som små.

2 Trafiksäkerheten

Vägen geometri är så långt som möjligt anpassad efter de trafiksäkerhetsmässiga hänsynstaganden som planeringsförutsättningarna kräver utgående från dimensionerande hastighet och trafikmängder.

Trafiksäkerheten ökas i Sommarö genom att leda trafiken förbi utanför bykärnan. Trafikflödet från den planerade hamnen kommer sannolikt vara knutet till färjans angöringar, vilket medför att fordons- och GC-trafik naturligt kommer att separeras över tid.

3 Vägteknisk beskrivning

Landsväg nr 700 inom detta vägplaneområde kommer att ha en bashastighets begränsning till 70 km/h.

Vägen är planerad att byggas med en grundbredd på 7,0m och 6,5 m belagd yta.

Vägens överbyggnadsutförande kommer att anpassas efter de geotekniska förhållandena längs vägsträckningen.

3.1 Massor

I projektet råder massabalans för bergmaterial och massaunderskott för släntmaterial. Bergkrossfraktioner för vägens överbyggnadslager och fyllning, kommer att finnas inom vägområdet. Jordmaterial för släntning av vägens sidoområden, måste delvis tillföras projektet.

Bergmassorna krossas på plats till lämplig bergkrossfraktion för att användas inom projektet. Material och fraktioner för nya överbyggnadslager i landsvägen, med tillhörande infartsvägar, bestäms i detaljplaneringskedet.

3.2 Geoteknik

Geotekniska förutsättningar för grundläggning av ny väg och hamn har utretts, genom framtagande av geofältprogram för geotekniska undersökningar för ny väg och hamn.

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 vägen och hamnen.

3.3 Vägtrummor

Behov och placering av vägtrummor studeras och bestäms i detaljprojekteringskedet.

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 marginellt under byggtiden.

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

En ny väg och färjefäste kommer påverka naturen och upplevelser av stillhet och orördhet negativt, vilket i sin tur kan ge negativa effekter på friluftsliv och rekreation för såväl boende som för besökare. I Hastersboda blir det sannolikt mest märkbart för de som har fritidshus i närheten och på öar i närheten av hamnområdet.

En effekt av en ökad tillgänglighet är att det i förlängningen kan leda till ytterligare exploatering av bostads- och fritidshus. Det skulle kunna medföra att rekreativvärdena minskar.

6 Landskapsbilden

Vägsträckan ligger mestadels inom ett område som idag saknar fast bebyggelse. Marken har historiskt använts för skogs- och jordbruksmark. Förslaget innebär ett ingrepp i landskapet som innebär att historiska samband och strukturer bryts och att ett delvis oexploaterat landskap tas i anspråk. En ny väg kommer att utgöra en barriär i landskapet. Dock bedöms den nya vägdragningen till Hastersboda få liten effekt på landskapsbilden.

Efter anläggningstiden kommer området kring nya vägen att upplevas som mer öppet än idag, men med tiden kommer vegetation att etableras kring den nya vägen. Den nya hamnanläggningen i Hastersboda kommer också att påverka landskapsbilden. Genom att anpassa höjden på anläggningen till den kringliggande naturen kommer landskapsbildens påverkan att minimeras.

7 Kollektivtrafiken

Projektet medför en möjlighet att förbättra kollektivtrafiken på Föglö. När förbindelsen förverkligas och trafiken mellan fasta Åland och Kökar och Sottunga flyttats till den nya hamnen i Hastersboda, uppstår ett behov av kollektivtrafik mellan kommunens centralort Degerby och färjeförbindelsen.

8 Färjetrafik

Förbindelsen möjliggör att landskapsregeringen kortar färjepasset till Kökar och ger en större flexibilitet när det gäller trafikupplägg.

9 Kostnadskalkyl

Kostnaden för projektet beräknas till 9 000 000 euro.

Mariehamn 17.6 2019

Björn Ekblom
Ålands Landskapsregering