

## Protokoll fört vid pleniföredragning

Infrastrukturavdelningen

Vägnätsbyrån, I3

Närvarande

NF - TA - MN - WV

Frånvarande

KS - CG - MP

Justerat

Omedelbart

Ordförande

Minister

Nina Fellman

Föredragande

Minister

Mika Nordberg

Protokollförare

Vägingenjör

Björn Ekblom

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

### Nr 2

Vägplan projekt västra Föglö för byggande av del 2 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjefäste på Mellanholm, landsväg nr 700, sektion 0 - 1250, mellan Degerö - norra Gripö, Mellanholm, Föglö kommun

**ÅLR 2018/3233**

27-28 I1

### Beslut

Förslaget till vägplan i **bilaga 1 I319P02** för nybyggnad av del 2 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjefäste på Mellanholm, landsväg nr 700, sektion 0 - 1250, mellan Degerö - norra Gripö, Mellanholm, Föglö kommun fastställs i enlighet med 25 § 2 mom. landskapslag (1957:23) om allmänna vägar med beaktande av genmäle enligt **bilaga 2 I319P02**.

Påpekande har inkommit från:

Siv Forslund

Maria Marquard

Gustaf Widén

Klas-Henrik och Regina Flodin

Christian Nordas

Sottunga kommun

Ålands Natur och Miljö

Kjell Karlsson

Följande utredningar har utförts inför fastställandet av vägplanen. Naturinventering både för land och vatten, MKB, SKB, Kulturmiljö- och arkeologisk inventering.

### Motivering

Fastställande av vägplan för lands- och bygdevägar samt ändring av vägplan ska enligt landskapsregeringens delegeringsbeslut göras i plenum. Innan fastställande ska landskapsregeringen i enlighet med 25 § 2 mom. landskapslag (1957:23) om allmänna vägar höra vederbörande

kommuns fullmäktige samt ägare av fastigheter och andra vilkas fördel eller rätt kan beröras av planen.

### **Bakgrund**

Vägplanen har varit utställd på landskapsregeringens elektroniska anslagstavla [www.regeringen.ax](http://www.regeringen.ax) samt hos Föglö kommun under 21 dagar till den 4.6.2018. Annonsering om utställande av vägplan har även gjorts i Ålandstidningen och Nya Åland

Projektets specifika effektmål är att, som en deletapp i korttruttsprojektet, förverkliga infrastrukturprojektet omfattande en ny hamn på Mellanholm, norra Gripö, med nödvändiga väg- och broförbindelser till landsvägen norr om Degerby. I förbindelsen ingår en ca 550 m lång bro mellan Degerö och Gripö, över Spettarhålet. Bron planeras ha en seglingsfri höjd på 18 m. Vägplanen delades upp i två delar på grund av att trafiklösningen på Degerö närmast Degerby ännu ej slutligen utretts då del 1 delgavs. Utredningen är nu klar och därmed kan vägplaneförslaget, del 2, för de första 1250 metrarna av förbindelsen delges allmänheten.

---

## Vägplan med miljöberättelse

För byggande av del 2 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjäste på Mellanholm, landsväg nr 700, sektion 0 – 1250 av förbindelsen mellan Degerö – norra Gripö, Mellanholm, Föglö kommun.

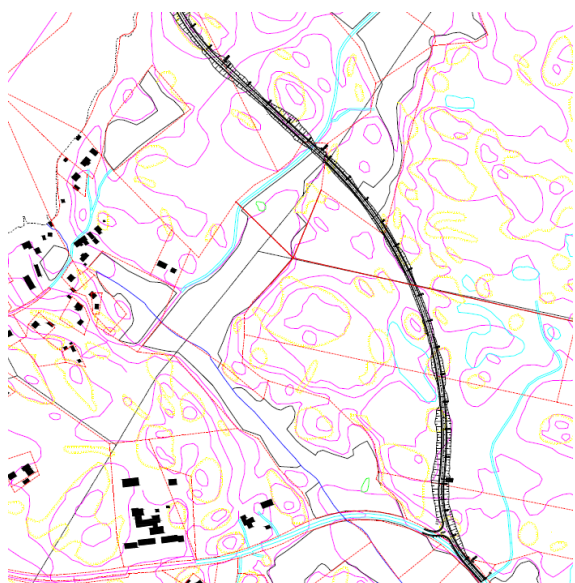
## 1 Allmän orientering om projektet

Detta dokument omfattar Vägplan med miljöberättelse för, del 2 av "Om och nybyggnad av landsväg 700" omfattar sektion 0 till sektion 1250 av förbindelsen mellan Degerö och norra Gripö, Föglö kommun. Del 2 av förslaget till vägplan ligger i sin helhet på Degerö norr om Degerby. Förslag till vägplan och miljöberättelse för del 1 av projektet har presenterats genom delgivning från den 6/3-28/3 2018.

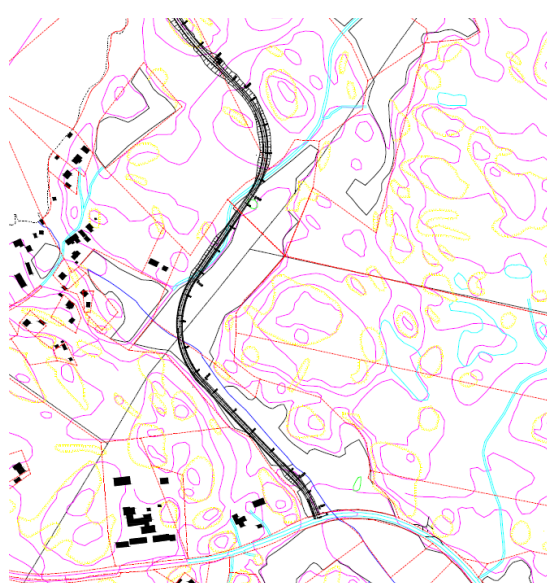
Projektets specifika effektmål är att förverkliga infrastrukturprojekt omfattande en ny hamn på Mellanholm, norra Gripö, med nödvändiga väg- och broförbindelser till landsvägen norr om Degerby. Projektet omfattar en ny vägförbindelse från befintlig landsväg nordost om Degerby till en ny hamn på Mellanholm, norra Gripö. I förbindelsen ingår en ca 550 m lång bro mellan Degerö och Gripö, över Spettarhålet. Bron planeras ha en seglingsfri höjd på 18 m. Vägplanen har delats upp i två delar på grund av att trafiklösningen på Degerö närmast Degerby ännu ej slutligen utretts. Farleden i mellan Degerö och Gripö påverkas genom att den seglingsfria höjden under bron över Spettarhålet begränsas till 18 m.

Idag börjar landsväg 700 vid nuvarande färjfäste i Degerby. Efter att projektet verkställts kommer landsväg 700 att starta från det nya färjfästet på Mellanholm och ansluta västerifrån till befintlig landsväg nordost Degerby. Landsvägen in till Degerby från den nya anslutningen till nya landsväg 700 kommer att erhålla vägnummer 702.

På informationsmötet med berörda markägare den 27/11 2017 presenterades två olika väglinjeförslag för den aktuella vägsträckan. Alternativ 1 (figur 1 nedan) som följer MKB:ns huvudförslag till väglinje och alternativ 2 (figur 2 nedan) som har lyfts fram under processen fram till informationsmötet.

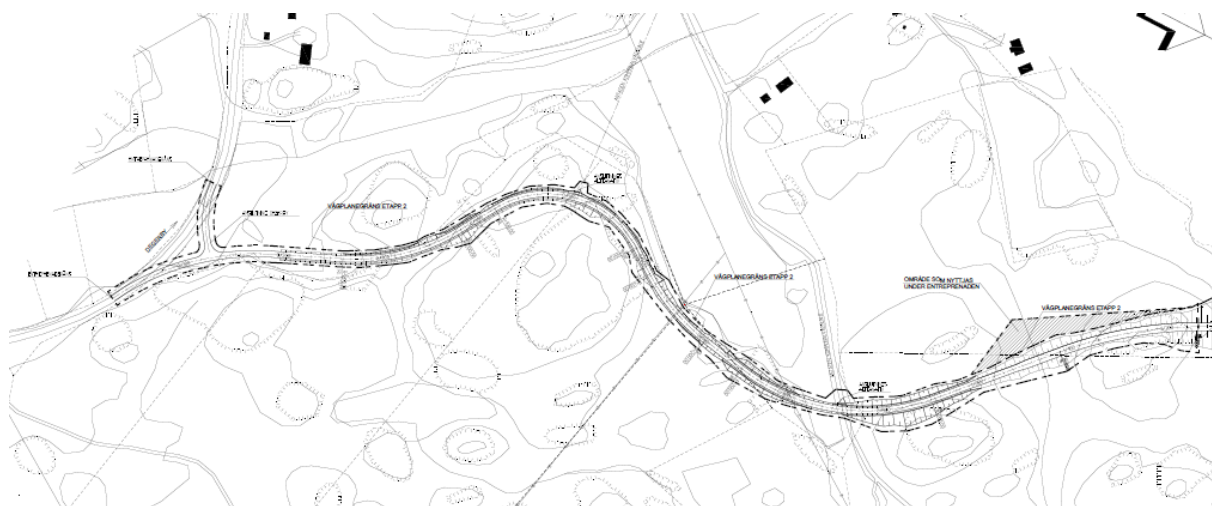


Figur 1: Väglinjeförslag, alternativ 1



Figur 2: Väglinjeförslag, alternativ 2

Redan vid informationsmötet konstaterade landskapsregeringen att väglinjeförslag, alternativ 2 förorsakade en avsevärd större negativ påverkan på kulturmiljön i området vilket gjorde att det inte kunde tas vidare. På mötet framkom då önskemål om att utreda ytterligare ett väglinjealternativ som låg mellan väglinjeförslag 1 och 2 och gav mindre påverkan på kulturmiljön. Landskapsregeringen tog då fram alternativ 3 (figur 3 nedan).



Figur 3: Väglinjeförslag, alternativ 3

Efter att väglinjeförslag, alternativ 3 tagits fram efterhördes Miljöbyråns och Kulturbyråns synpunkter på alternativen. Detta resulterade i att kulturbyrån gav följande utlåtande:

Alternativ 1 innebär avsevärt mycket mindre skada på kulturmiljön än alternativ 3. Kulturbyrån framhåller att genomförande av vägdragning enligt alternativ 3 tillsammans med den enligt förslaget tänkta kommunala väganslutningen för all framtid skulle ödelägga platsens befintliga mycket höga landskaps- och kulturmiljövärden.

Kulturbyrån önskar att fortsatt vägplanering sker enligt alternativ 1.

Med följande motivering:

Alternativ 1 enligt ritning M-10-0-001 innebär att den planerade vägkorridoren sträcker sig i en flack båge genom skogsområdet öster om åkerlandskapet och enbart tangerar detsamma i nordöst. En buffertzona av vegetation och terräng lämnas på så vis mellan vägkorridor och åker vilket gör att landskapsrummets konturer i möjligaste mån förblir orörda. De stora skogsskiftena 62-406-1-9, 62-406-4-57 och 62-406-5-45 måste delas upp i mindre, men fortfarande för skogsbruk fullt brukbara enheter.

Alternativet innebär att en kommunal anslutningsväg tillskapas genom att den befintliga Hullviksvägen breddas. Breddning kan dock huvudsakligen göras genom att skogsmark snarare än åkermark tas i anspråk och att åkerlandskapet därmed i högre utsträckning bevaras. Närmast obefintliga höjdskillnader och det därmed ringa behovet av höga vägbankar innebär också att landskapsrummets väsentliga siktlinjer bevaras. Det är dock av bullerskäl samt närhet till befintlig bostadsbebyggelse inte önskvärt att trafikmängden ökar avsevärt längs Hullviksvägens nuvarande sträckning. Det råder också en stor svårighet att bredda Hullviksvägen genom den befintliga bebyggelsen söder om åkrarna.

Och att miljöbyrån gav följande utlåtande:

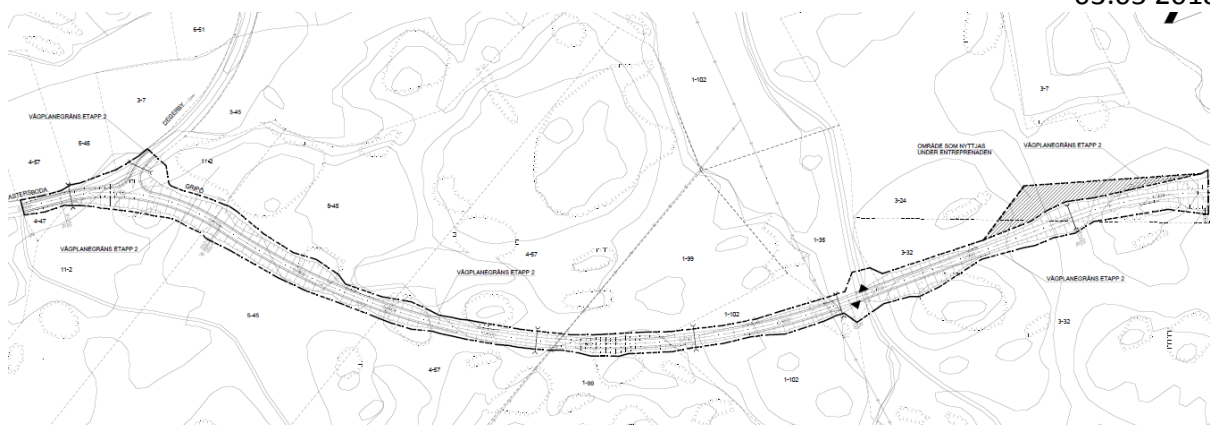
Konstateras att naturinventeringar har gjorts inom området som täcker båda alternativa linjeringar. Den enda biotopen, som påverkas av vägen mellan landfäste och Degerbyvägen, är ett alkärr cirka 190 m från landfästet, direkt öster från vägkorridoren. Hänsyn bör tas till alkärret och dess avrinningsområde bör tas till hänsyn och lämnas så orörda som möjligt.

Från naturskyddssynvinkel är alternativ 3 bättre än alternativ 1, som går genom ett skogskärr. Även om kärr med tätt trädbestånd inte är inte lagskyddade, är de sällsynta och har drabbats hårt av skogsbruket.

Miljöbyråns utlåtande tar fasta på ett skogskärr som ligger väster om vägen vid sektion 0/360 till 0/450. Vägkanten ligger i förslaget minst 14 meter från skogskärret vilket torde ge en tillräcklig säkerhetsmarginal för att minimera vägalternativets negativa påverkan på skogskärret.

Vägtekniskt är alternativ 1 att föredra då väglinjen fysiskt och trafiksäkerhetsmässigt är bättre anpassad till trafikmängden och dimensionerande hastighet än alternativ 3.

Den sammantagna bedömningen av de studerade alternativen är att vägplaneförslaget för del 2 av vägplanen därför ska omfatta alternativ 1. Väglinjeförslaget redovisas i figur 4, nedan.



Figur 4: Väglinjeförslag, alternativ 1 och delgivet förslag till vägplan, del 2.

### 1.1 Planeringsförutsättningar

Svenska vägverkets publikation VGU 2012:181 har använts som planeringsdirektiv. Vägens geometri har anpassats efter naturen för att medföra så liten negativ påverkan som möjligt och onödigt stora bergskärningar har undvikits. Planeringen eftersträvar massbalans inom vägsträckningen.

Enbart med en utbyggnad av projekt västra Föglö beräknas trafiken vara cirka 650 fordon per årsmedeldygn. En utbyggnad av delprojektet Östra Föglö kommer däremot att medföra att trafiken på Föglövägen och den nya förbindelsen över Gripö ökar, eftersom förbindelsen kommer ingå i resrutten till/från både Sottunga och Kökar. Totalt sett beräknas den nya vägen på Gripö och den nya bron då att trafikeras av cirka 900 fordon per årsmedeldygn år 2030.

Inför vägplanearbetet har en MKB gjorts för projektet. Den slutliga MKB:n finns att tillgå under följande länk: <http://www.regeringen.ax/infrastruktur-kommunikationer/kortrutt/mkb-vastra-foglo>. I MKB-processen kompletterades kända värden med inventering och värdering av naturmiljöer på land och i vatten, kulturmiljöer och fornlämningar i fält inom det område som vid rådgörande mötet och avgränsningssammanträdet bedömdes påverkas av projektet i sin helhet. Inventeringsområdena var betydligt större än vad vägplanen omfattar. I projektet har informationen om de värdefulla natur-, kultur- och fornminnesmiljöer som framkommit i MKB:n och övriga inventeringar beaktats i planeringen av vägens linjeföring största möjlig mån för att minimera projektets negativa påverkan.

### 1.2 Kultur-och fornminnesmiljö

Kulturmiljö och fornminnen har inventerats vid flera olika tillfällen för området som berörs av projektet. I Kulturbyråns första utlåtande, 11/9 2017 påpekas att vägplanen riskerar att beröra flera fasta fornlämningar, bl.a. fornlämning Fö 6.2 på Degerö, Fö 6.6 på Spettarholmen, Fö 6.7 på Gripö samt fredat fartygsvrak M1 Fö406.1. Under hösten 2017 har kulturbyrån kompletterat redan gjorda undersökningar med nya fältundersökningar av de specifika objekt som nämns ovan och lämnat ett nytt utlåtande, daterat 2018.02.13. I utlåtandet konstateras att:

1. ”i den absoluta närheten av den planerade vägkorridoren i den sydöstra delen av Gripö, på motsatta sidan av sundet på Degerös sida samt på Spettarholmen mellan Gripö och Degerö finns enligt Landskapslagen (1965:9) om fornminnen fredade fasta fornlämningar, fredat maritimt kulturarv och fornlämningsmiljöer, enligt bilaga 2. Den tänkta vägsträckningen kantas även av värdefulla kulturmiljöer vars påverkan måste beaktas enligt 10 § i Landskapslagen (1981:78) om allmänna vägar. Dessa objekt och miljöer behöver beaktas vid projektering av brokonstruktionen och utformning av vägplan för området.”

Vidare konstateras att:

2. ” Kulturbyrån bedömer med stöd av 13 § i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen att en fastställd vägplan för landsväg och bro på Degerö förutsätter att infrastrukturavdelningen anhåller kulturbyrån om tillstånd att få rubba de delar av fast fornlämning Fö 6.20 som berörs av vägplanen. Då den arkeologiska utredningen har visat att en fast fornlämning kan komma att beröras skall en anmälan genast göras till landskapsregeringen för överläggning för att klargöra vilket intresse som väger tyngst, det allmänna kulturintresset eller övriga intressen som berör projektet, och hur man skall förfara med fornlämningen. Vid överläggningen skall fastighetsägaren höras.”
3. ” Beträffande den planerade vägens anpassning till kulturmiljön förordar kulturbyrån att i möjligaste mån förskjuta den tänkta vägsträckningen över Degerö mot norr. Vägkorridorens anslutning till Hullviksvägen bör ske med en enkel korsning för att undvika att för stora arealer här tas i anspråk.”
4. ” Skogen och åkerlandskapet söder om vägsträckningen utgör den ursprungliga delen av Degerös kulturmiljö och dess bevarande är beroende av att buffertzoner av terräng och vegetation sparas mellan vägen och kulturskogen norr/nordöst om gästgiveriet Enigheten samt mellan vägen och åkerlandskapet.”

Man kan konstatera att vägplaneförslaget för del 2 av projektet håller sig inom den utredda vägkorridoren och kommer att påverka av fornlämningar inom fornlämningsområde Fö 6.2. Landskapsregeringen har därför anhållit till kulturbyrån om rubbning av fornlämningen. Den utredda vägkorridoren rymmer även nödvändiga tillfälliga platsreservationer för entreprenadskedet.

Man kan också konstatera att vägplaneförslaget för del 2 av projektet undviker ”Skogen och åkerlandskapet” som utgör den ursprungliga delen av Degerbys kulturmiljö och att buffertzon skapas mellan vägen och kulturlandskapet. Vägplaneförslaget är höjdmässigt anpassad till Hullviksvägen för att minimera ingreppen i korsningsområdena.

### 1.3 Naturmiljö

Generellt kan sägas att nya vägar alltid innebär intrång i naturmiljöer. Där mark tas i anspråk av ny väg, bro och hamn riskerar dessa miljöer att försvinna permanent. För att hantera dessa risker har landskapsregeringen fokuserat på att samla in information och bedöma naturvärden för de områden som riskerar att påverkas. Detta har skett genom MKB-



utredningar som ligger till grund för vägplanarbetet. Redan i förstudieskedet genomfördes övergripande miljökonsekvensbedömning av trafiksystemet i sin helhet som senare kompletterades med en projektspecifik MKB för projekt västra Föglö. Den information som insamlats i samband med MKB:erna har legat till grund för vägplaneringen. Målsättningen har varit att i så stor utsträckning undvika att beröra områden med höga naturvärden.

Miljöbyrån konstaterar i sitt utlåtande från den 2/10 2017 att:

1. "att det presenterade vägförslaget till vägkorridor skulle beröra en havstrandäng av Östersjötyp (natrua-kod 1630) där det även växer blodnycklar (*Dactylorchiza incarnata*) som är rödlistade och sårbara. Väg korridoren behöver avgränsas på ett sådant sätt att ängen inte påverkas negativt av projektet, varken under byggandet eller då vägen tagits i bruk."
2. "invid Furuholmsbukten finns en äng med älväxing (*Seleria caerulea*) som även borde lämnas utanför vägkorridoren.
3. Vidare kan konstateras att, förutom de höga naturvärdena i Hamnasvika, finns även en mindre trädfattig myr och torvmarker och ängsbiotoper en bit söder om viken. Även i detta område är naturvärdena höga och exploatering ska ske så att området inte påverkas negativt."
4. Ett klibbalskärr finns i mitten av korridoren mellan Hamnasvika i nordost och Degeräng i sydväst. Kärrret i fråga har höga naturvärden och anses vara särskilt skyddsvärt enligt naturvårdslagen.
5. I södra delen av Gripö finns områden med hassellundar och höga naturvärden som behöver lämnas opåverkade.

I vägplaneförslaget för del 2 har hänsyn tagits Miljöbyråns utlåtande genom att anpassa vägsträckningen så att den i största möjliga mån undviker naturvärdena. Vägens linjeföring går nära några alkärr och ett skogskärr.

Vägens dragning har anpassats för att undvika värdefulla naturvärden och miljöer utgående från de inventeringar och naturvärdesbedömningar som gjordes i MKB:n samt de kompletterande utredningar som miljöbyrån har utfört i samband med vägplanarbetet.

Anläggningen av den nya vägen innebär också en barriär som kan få effekten att vissa arter hindras i sin förflyttning och spridning. Denna effekt bedöms bli liten eftersom trafikflöden är låga och vägen har anpassats efter naturen och är relativt smal. Vägen förses med passager för småvilt och kräldjur där behov finns.

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

Vägplaneförslagets del 2 berör inga havsvattenområden. Däremot finns olika typer av kärr som kan påverkas av vägen och av vägens avvattning. Dessa frågor har i huvudsak behandlats i naturmiljökapitlet.

Det finns torts detta faktum, orsak att även här påpeka vikten av att den fortsatta planeringen även behandlar skyddsåtgärder som är knutna till genomförande skedet som t.ex.

- Grumling kan begränsas genom exempelvis användning av siltgardiner eller andra avgränsande åtgärder, sugmuddring istället för grävuddring och relevanta kontrollprogram.
- Förlust av habitat: För att begränsa de negativa effekterna i närområdet är det mycket viktigt att arbetet inte utförs under sommarhalvåret och att det utförs med största försiktighet.
- Sprängningsarbete och tryckvågor: Förlägg sprängningen till en årstid då fisken inte leker. Skräm bort fisk från sprängningsområdet med hjälp av akustiska metoder. Sprängning bör ske med borrade laddningshål vilket medför mindre grumling än påläggsladdning.
- Utsläpp till vatten: Avloppsvatten och allt annat avfall tas omhand från byggskedets start så att inga utsläpp sker. Förberedande skyddsåtgärder och en handlingsplan bör finnas som snabbt och effektivt kan tillämpas för att minska effekter från eventuellt oförutsedda händelser, som t.ex. ett utsläpp.

### 1.5 Buller

Den nya vägen tillför vägtrafikbuller i miljöer som idag är tysta områden. Det gör att rekreativvärden på dessa platser minskar och för de fritidshus som är belägna i närområdet kan bullret ge upphov till störningar för 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. I nuläget är det endast två fritidshus som berörs. 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 utgående från dimensionerande hastighet och trafikmängder kräver.

I nuläget finns endast ett fåtal fritidshus på Gripö som skulle kunna generera GC-trafik mellan ön och Degerby. Trafikflödet från den planerade hamnen sannolikt kommer vara knutna till färjans angöringar vilket medför att fordonstrafiken och GC-trafiken naturligt kommer att separeras över tid. Bron planeras dock med en så stor bredd att de oskyddade trafikanterna ska ha tillräckligt breda vägrenar.

## 3 Vägteknisk beskrivning

Landsväg nr700 är dimensionerad för 70 km/h fram till korsningsområden norr om Degerby där dimensionerande hastighet är 50 km/h.

Vägen är planerad att byggas med en grundbredd på 6,5m och 6,0 m belagd yta. Vid bergskärningar kommer berget att tas bort så att det finns utrymme för en 7 m bred skyddszon där bakslänterna kläs in med mjuka jordmassor. Vägräcken anläggs där behov föreligger. Vägen tekniska överbyggnad kommer att anpassas efter de geotekniska förhållandena längs vägsträckningen.

### 3.1 Massor

Fyllnadsmassor och material till terrassering, överbyggnad, förstärknings- och bärlager för nybyggnaden av vägen tas från skärningar i väglinjen. I projektet finns ett massaöverskott av bergmaterial men ett underskott av jordmassor för t.ex. släntbeklädnad.

### 3.2 Geoteknik

För vägen har de geotekniska förhållandena i nuläget bedömts av geotekniker vid platsbesök. Längs vägsträckningen finns ett fåtal mindre områden där massutskiftning sannolikt krävs. Under den fortsatta planeringen kommer provborringar och sticksondering längs vägsträckan att utföras.

### 3.3 Vägtrummor

I den kommande planeringen planeras vägtrummor så att vattenflöden med tillräcklig säkerhet kan ledas genom vägen utan att det uppstår översvämning eller andra olägenheter. Trummor kommer att utformas så att strömning och miljö i vattendrag påverkas i så liten grad som möjligt. I vägplanehandling har trummor projekterats in. Antal och läge kan komma att ändras under kommande projektering.

Under den fortsatta planeringen kommer utlåtande om vägtrumornas dimensioner och placering att begäras in från landskapsregeringens vattenenhet

I den fortsatta planeringen kommer det även att läggas vikt vid att begränsa den effekt väggroppen kan ha i form av barriär för bl.a. småvilt och kräldjur. En åtgärd kan vara att anlägga genomgångstrummor på de ställen där behov finns.

## 4 Miljöpåverkan under byggnadstid

Under byggtiden kommer anläggningsarbetena och trafik med entreprenadmaskiner och transportfordon orsaka störningar i form av intrång, buller, luftföroreningar, vibrationer och damning.

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 vägområdet ska i möjligaste mån återställas när

arbetena är färdiga. Under byggskedet ska skador på träd och buskar undvikas i möjligaste mån.

De fritidsboende drabbas minimalt av byggnadsarbetena. Dock kan det rörliga friluftslivet påverkas 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 men även på sikt påverka dricksvattenbrunnar. För att minimera risken för spill kommer relevanta miljökrav på kontroll och saneringsberedskap vid spill att ställas i entreprenadskedet.

## 5 Rekreation

Projektet i sin helhet, som omfattar en ny väg, bro och färjfäste 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. På Gripö blir det sannolikt mest märkbart för de som har fritidshus på ön. De områden som, på Degerö, tas i anspråk av den nya vägen är i större delen nyttjade för skogsbruk. Där vägen planeras kommer rekreativsmöjligheterna att minska.

Samtidigt som de nya anläggningarna tillför störningar till området kommer det medföra att det blir lättare för besökare att ta sig ut till Gripö och Långholmen. Detta kan vara positivt för turister och boende i Degerby med omnejd och genom att ett område med fin natur tillgängliggörs. För dem med fritidshus på Gripö ökar också tillgängligheten, vilket å ena sidan positivt för att det i förlängningen gör det möjligt att ta sig till sitt hus i bil. Å andra sidan påverkas upplevelsen av avskildhet. En annan effekt av en ökad tillgänglighet är också att det i förlängningen kan leda till ytterligare exploatering av bostads- och fritidshus. Det skulle kunna medföra att rekreativsvärdena minskar.

## 6 Landskapsbilden

Vägsträckan ligger inom ett område som använts för skogsbruk. I anslutning till väcksträckningen finns odlingsmark som inte direkt påverkas av vägförslaget. Förslaget innebär ett ingrepp i landskapet som innebär att historiska samband och strukturer bryts och att ett oexploaterat landskap tas i anspråk. En ny väg kommer att utgöra en barriär i landskapet. Dock bedöms den nya vägdragningen få liten effekt på landskapsbilden då den till stor del går genom skogsmark som inte idag kan beskådas från kulturmiljön vid Degerby.

Efter anläggningstiden kommer området kring nya vägen att upplevas som mer öppet än idag, men med tiden kommer vegetation att etableras kring vägen. De tillfälliga vägområdena för etablering kommer att återbeskogas. En bro över Spettarhålet kommer i framtiden att vara ett dominerande inslag i landskapsbilden. Särskild hänsyn till brons färgsättning och utformning kommer att tas i den fortsatta planeringen med målsättning att få bron att smälta in i landskapsbilden.

## 7 Kollektivtrafiken

Projektet i sin helhet medför en möjlighet att förbättra kollektivtrafiken till Föglö. När förbindelsen förverkligas och trafiken mellan fasta Åland och Föglö flyttats till den nya hamnen på Mellanholm uppstår ett behov av kollektivtrafik mellan kommunens centralort Degerby och färjeförbindelsen som behöver tillgodoseas. När projekt östra Föglö förverkligas och trafiken till Kökar och Sottunga leds över denna förbindelse ökar behovet av kollektivtrafik över Föglö. När både projekt västra och östra Föglö har förverkligas skapas en möjlighet, med den nya färjan mellan fasta Åland och Föglö, till utökad kollektivtrafik med direktbuss över Föglö, via Degerby, till anslutningshamnen på östra Föglö för Kökar och Sottunga.

## 8 Färjetrafik

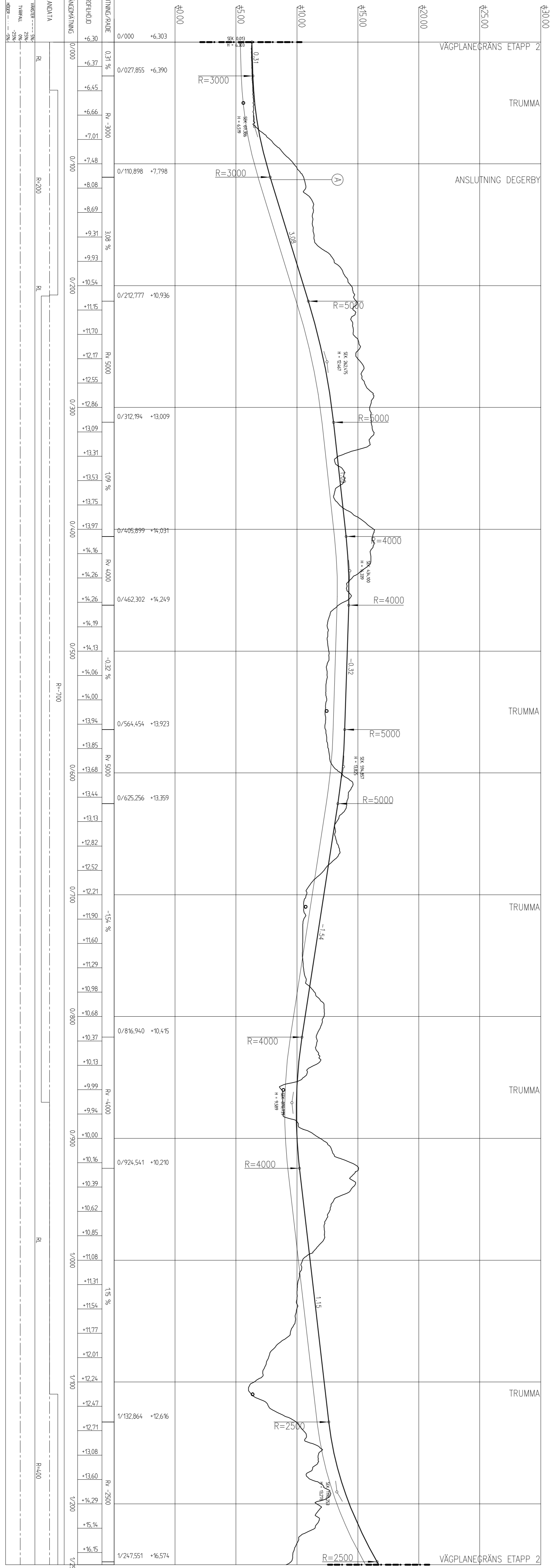
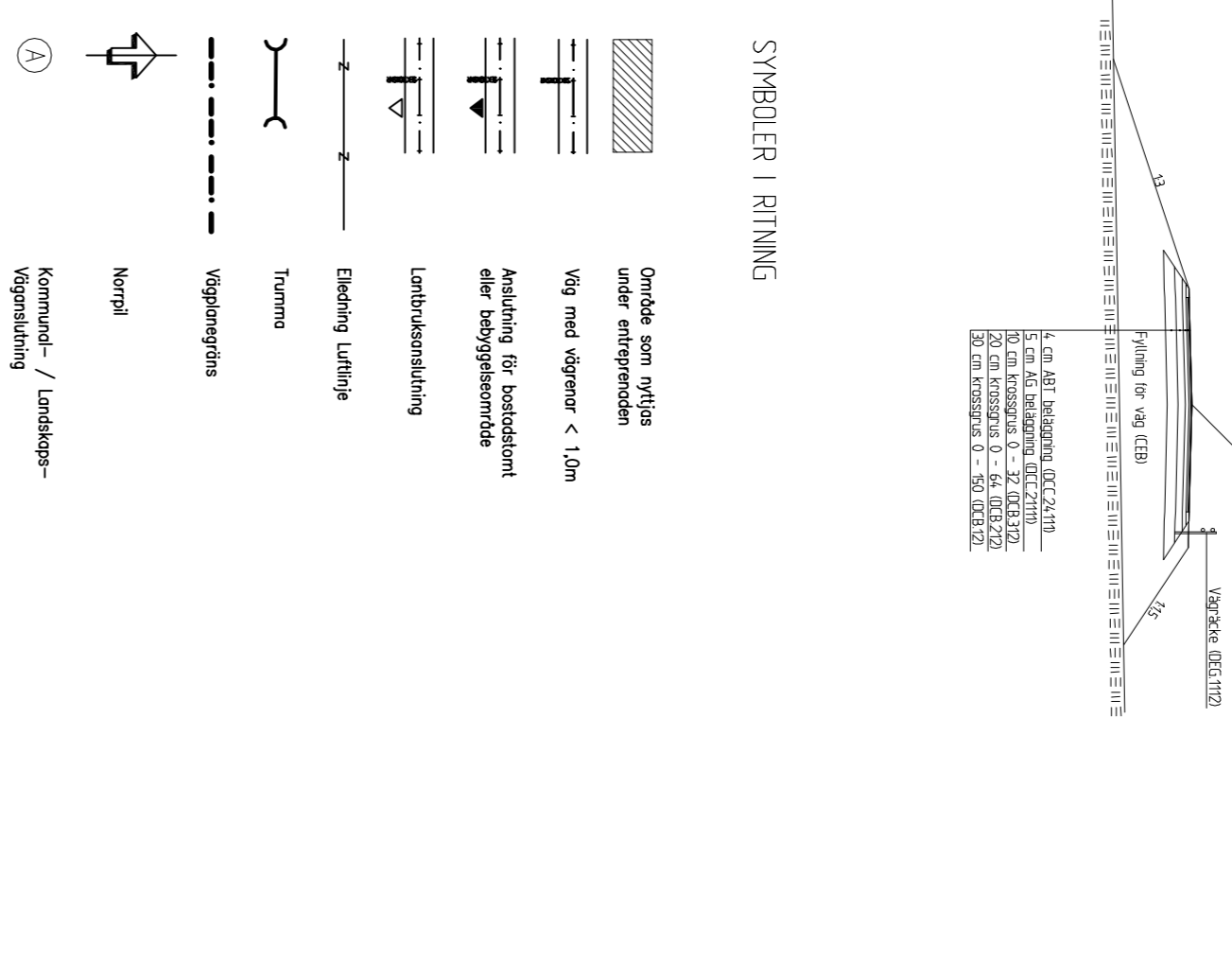
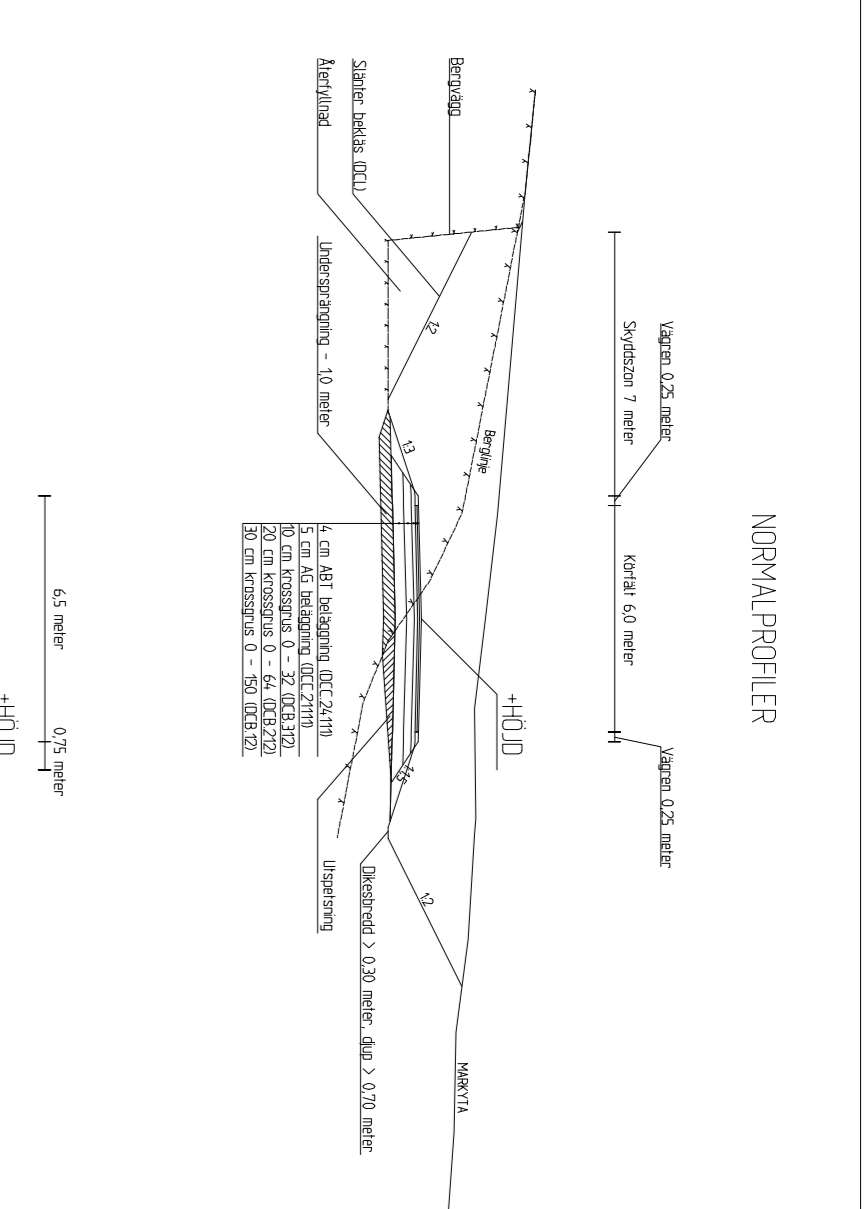
Förbindelsen i sin helhet möjliggör att landskapsregeringen redan nu kan planera för en investering i en modern batteridrivna el-hybrid färja med tillräcklig lastkapacitet för trafiken vidare till Kökar och Sottunga samt att Föglös kapacitetsbehov bibehålls. El-hybridtekniken utgår från att färjan i så stor utsträckning ska kunna köras på el som laddas vid ankringarna i färjefästena. På så sätt minskas förbindelsens negativa klimat- och miljöpåverkan avsevärt. För att klara t.ex. hårda vindar och isförhållanden behöver färjan extra kraft som finns i de el-generatorer som ingår i hybridtekniken. Generatorerna kan med fördel drivas med godkänd miljödiesel för att ytterligare minska klimatpåverkan av förbindelsen. Färjans kapacitet planeras för att kollektivtrafikens bussar ska ha utrymme att komma med för att undvika onödiga byten på de viktigaste kollektivtrafikstråkningarna.

## 9 Kostnadskalkyl

Kostnaden för projektet beräknas till 1 150 000 euro.

Mariehamn 03.05 2018

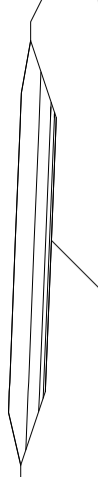
Ian Bergström/Björn Ekblom  
Ålands Landskapsregering



<b>Alands Statsregering</b>	DEAR KONSULT
<b>Alands Statsregering</b>	<b>DEAR KONSULT</b>
www.regeringen.ax/infrastruktur-kommunikationer	DEAR Konsult Karlshögens 16 ÅA-2750 JONKÅLA Tel. +358 405 265 467 www.dear.se
99 1080, ÅA-27111 MÅRTENIUM	
101 018-25000	
<b>2018.02.15</b>	
Adressplanering	
<b>M-10-0-001</b>	
<b>VÄGPLAN</b>	
Utpekat av	117171
RITNINGSSYSTEM AV	DEARBLOM
DATUM	2018.02.15
ANSVARIG	DEARBLOM
1:500	
1:250	
1:100	
1:50	
1:25	
1:10	

SEKTION 0/100

+7,48



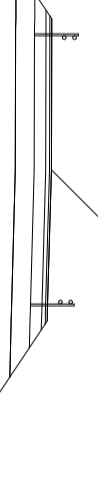
SEKTION 0/600

+13,68



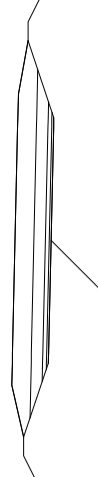
SEKTION 1/100

+12,24



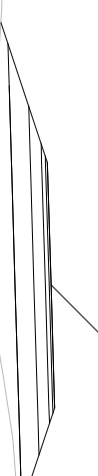
SEKTION 0/200

+10,54



SEKTION 0/700

+12,21



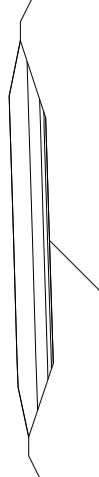
SEKTION 1/200

+14,29



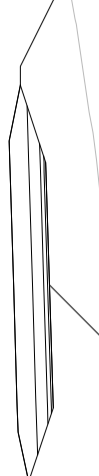
SEKTION 0/300

+12,86



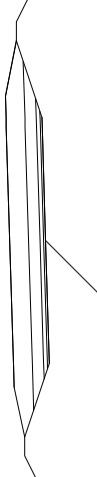
SEKTION 0/800

+10,68



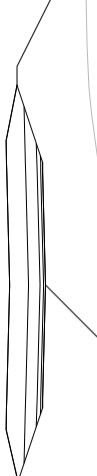
SEKTION 0/400

+13,97



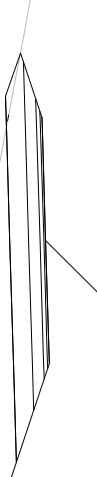
SEKTION 0/900

+10,00



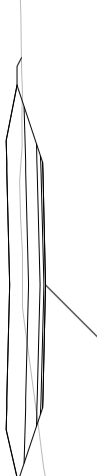
SEKTION 0/500

+14,13



SEKTION 1/000

+11,08



BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIÖN
	VÄGPLAN		

VÄGPLAN



DEAB Konsult  
Karttödlövågen 16  
ÅX-22150 JOKKALA  
Tfn +358 405 265 467  
www.deab.ax

Ålands  
landskapsregering  
PB 1060, ÅX-22111 MARIEHAMN  
Tel: 018-25000  
www.regeringen.ax/infrastruktur-kommunikationer

Distriktnummer / Åbetsnummer  
**ALR2018/3233**  
Genrådskart  
Datum  
2018.02.15  
Gekladat

ÅLR Rättningsnummer  
M-10-2S-001

Rättningsstatus  
VÄGPLAN

UPPRÅG NR  
11171  
DATUM  
2018.02.15  
RITTAO/KONSTRUERAD AV  
D. ENGBLOM  
ANSVÄRIG  
D. ENGBLOM  
HANDL. ÅGGÄRARE  
D. ENGBLOM

VÄGPLAN  
för byggnaden av del 2 av förbindelse mellan  
Degerbyvägen och nytt färjefäste på Mellanholm,  
Landsväg 700, sektion 0/000 - 1/250, mellan Degerb -  
norra Ernpö, Mellanholm, Fölgd kommun  
TVÄRSEKTIONER, SEKTION 0/100 - 1/200  
SKALA  
1:200  
NUMMER  
M-10-2S-001  
BET

SEKTION 0/020

+6,37

SEKTION 0/120

+8,08

SEKTION 0/220

+11,15

SEKTION 0/040

+6,45

SEKTION 0/140

+8,69

SEKTION 0/240

+11,70

SEKTION 0/060

+6,66

SEKTION 0/160

+9,31

SEKTION 0/260

+12,17

SEKTION 0/080

+7,01

SEKTION 0/180

+9,93

SEKTION 0/280

+12,55

SEKTION 0/100

+7,48

SEKTION 0/200

+10,54

SEKTION 0/300

+12,86

BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIÖN

## VÄGPLAN



DEAB Konsult  
Karttullenvägen 16  
AX-22150 JOKKALA  
Tfn +358 405 265 467  
www.deab.ax



UPPRORAG NR	11171	RITTAO/KONSTRUERAD AV	D. ENGBLOM	HANDL. ÄGGARE	D. ENGBLOM
DATUM	2018.02.15	ANSVÄRIG	D. ENGBLOM		

## VÄGPLAN

för byggande av del 2 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjäste på Mellanholm, landsväg 700, sektion 0/000 - 1/250, mellan Degerb - norra Erpö, Mellanholm, Fjögde kommun  
TVÄRSEKTIONER, SEKTION 0/020 - 0/300

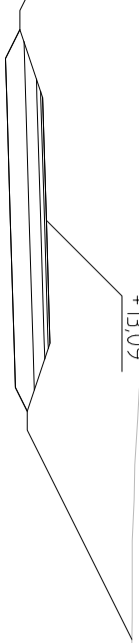
PB 1060, AX-22111 MARIEHAMN	
Tel: 018-25000	
www.regeringen.ax/infrastruktur-kommunikationer	
Distributionsnummer	Genesakt
<b>ALR2018/3233</b>	
Datum	Gesakt
2018.02.15	
ALR Referensnummer	
M-10-2S-004	
Rättsstatus	
VÄGPLAN	

SKALA	1:200	NUMMER	M-10-2S-004	BET	
-------	-------	--------	-------------	-----	--



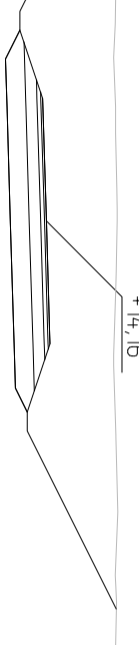
SEKTION 0/320

+13,09



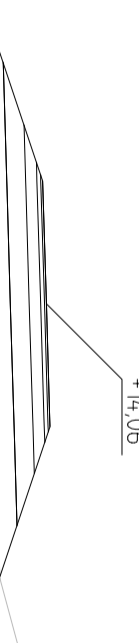
SEKTION 0/420

+14,16



SEKTION 0/520

+14,06



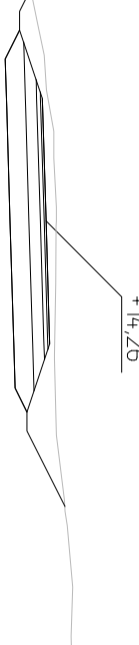
SEKTION 0/340

+13,31



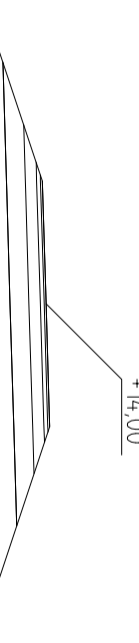
SEKTION 0/440

+14,26



SEKTION 0/540

+14,00



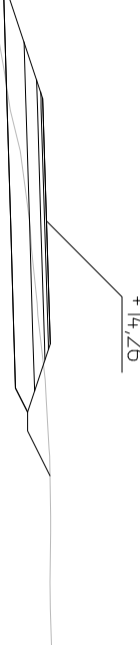
SEKTION 0/360

+13,53



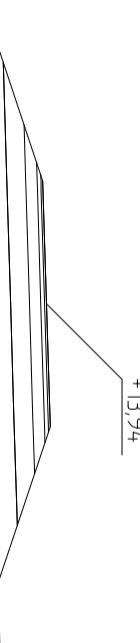
SEKTION 0/460

+14,26



SEKTION 0/560

+13,94



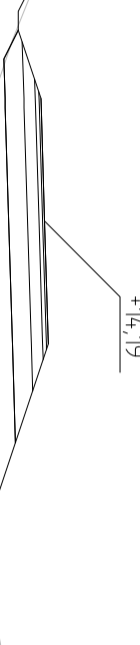
SEKTION 0/380

+13,75



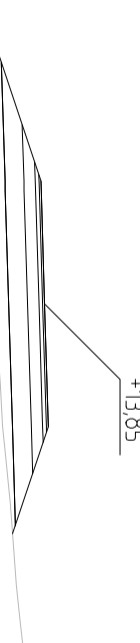
SEKTION 0/480

+14,19



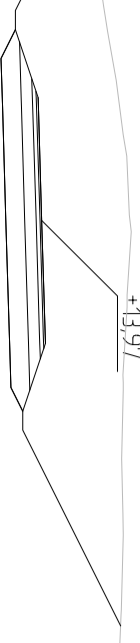
SEKTION 0/580

+13,85



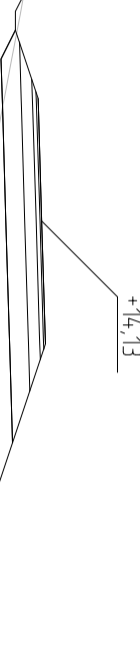
SEKTION 0/400

+13,97



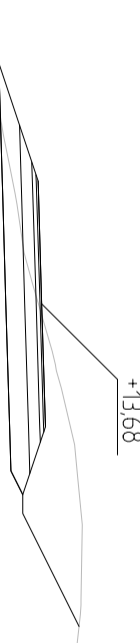
SEKTION 0/500

+14,13



SEKTION 0/600

+13,68



Ålunds länskapsregering  
 PB 1060, AX-22111 MARIEHAMN  
 Tel: 018-25000  
 www.regeringen.ax/infrastruktur-kommunikationer

Distriktnummer / Adressnummer  
**ALR2018/3233**

Datum  
 2018.02.15

ÅLR Referensnummer  
 M-10-2S-005

Ritningsstatus  
 VÄGPLAN



DEAB Konsult  
 Kartdölevägen 16  
 AX-22150 JOKKALA  
 Tfn +358 405 265 467  
 www.deab.ax



UPPRÅG NR  
 11171

RITTAO/KONSTRUERAD AV  
 D. ENGBLOM

HANDL. ÅSGÄRRE  
 D. ENGBLOM

DATUM  
 2018.02.15

ANSVÄRIG  
 D. ENGBLOM

VÄGPLAN  
 för byggande av del 2 av förbindelse mellan  
 Degerbyvägen och nytt färjäste på Mellanholm,  
 landsväg 700, sektion 0/000 - 1/250, mellan Degerb -  
 norra Erpö, Mellanholm, Fjögde kommun  
 TVÄRSEKTIONER, SEKTION 0/320 - 0/600

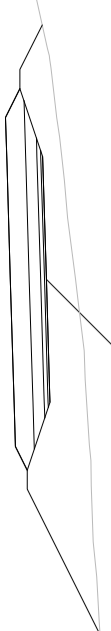
SKALA  
 1:200

NUMMER  
 M-10-2S-005

BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIÓN
VÄGPLAN			

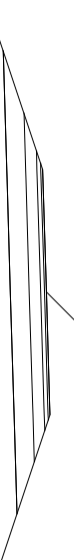
SEKTION 0/620

+13,44



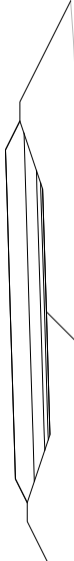
SEKTION 0/720

+11,90



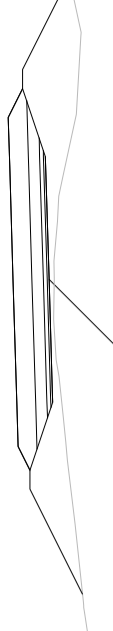
SEKTION 0/820

+10,37



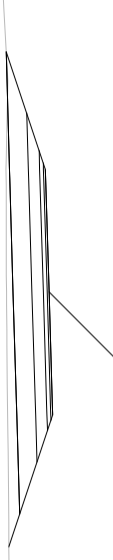
SEKTION 0/640

+13,13



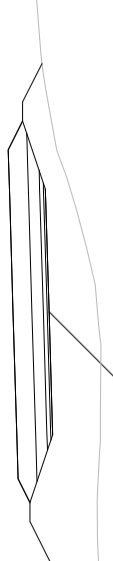
SEKTION 0/740

+11,60



SEKTION 0/840

+10,13



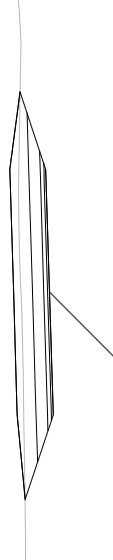
SEKTION 0/660

+12,83



SEKTION 0/760

+11,29



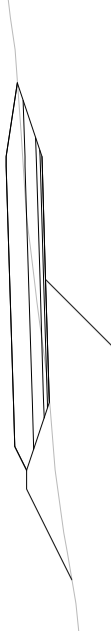
SEKTION 0/860

+9,99



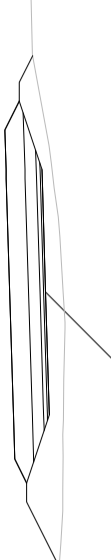
SEKTION 0/680

+12,52



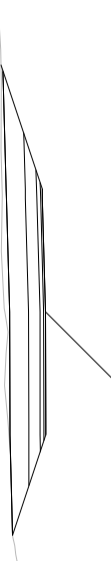
SEKTION 0/780

+10,98



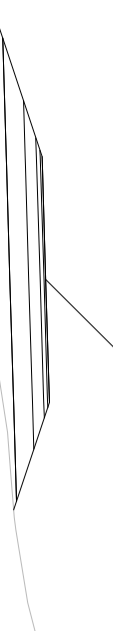
SEKTION 0/880

+9,94



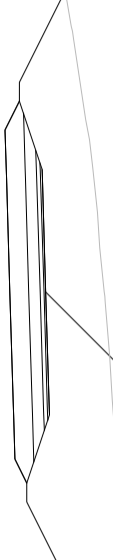
SEKTION 0/700

+12,21



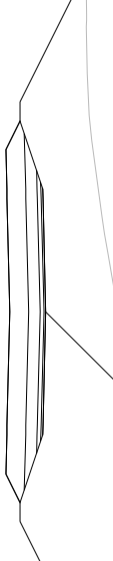
SEKTION 0/800

+10,68



SEKTION 0/900

+10,00



BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIÖN
VÄGPLAN			

 Alands  
landskapsregering

DEAB Konsult  
Karttullenvägen 16  
AX-22150 JOKKALA  
Tfn +358 405 265 467  
www.deab.ax

 DEAB  
KONSULT

UPPRÅG NR	11171	RITTAO/KONSTRUERAD AV	D. ENGBLOM	HANDL. ÄGGARE	D. ENGBLOM
DATUM	2018.02.15	ANSVÄRIG	D. ENGBLOM		

VÄGPLAN

för byggande av del 2 av förbindelse mellan  
Degerbyvägen och nytt färjeläge på Mellanholm,  
Landsväg 700, sektion 0/000 - 1/250, mellan Degerb -  
norra Ernpö, Mellanholm, Föglö kommun  
TVÄRSEKTIONER, SEKTION 0/620 - 0/900

SKALA	1:200	NUMMER	M-10-2S-006	BET	
Ritningsstatus	VÄGPLAN				

 Alands  
landskapsregering

PP: 1060, AX-22111 MARIEHAMN  
Tel: 018-25000  
www.regeringen.ax/infostruktur-kommunikationer

Distriktnummer / Adressnummer

ALR2018/3233

Geneskat

Geneskat

Datum

2018.02.15

Geneskat

Geneskat

ALR Ritningsnummer

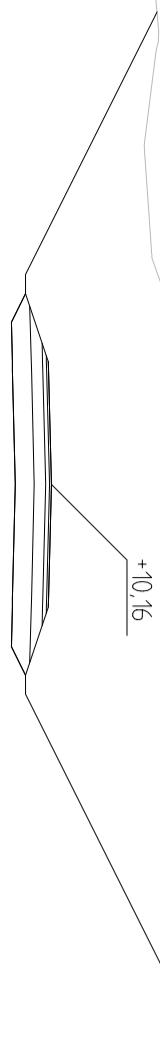
M-10-2S-006

Ritningsstatus

VÄGPLAN

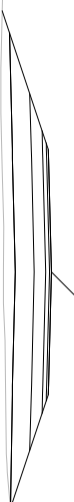
SEKTION 0/920

+10,16



SEKTION 1/020

+11,31



SEKTION 1/120

+12,47



SEKTION 0/940

+10,39



SEKTION 1/040

+11,54



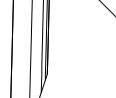
SEKTION 1/140

+12,71



SEKTION 0/960

+10,62



SEKTION 1/060

+11,77



SEKTION 1/160

+13,08



SEKTION 0/980

+10,85



SEKTION 1/080

+12,01



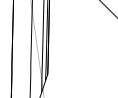
SEKTION 1/180

+13,60



SEKTION 1/000

+11,08



SEKTION 1/100

+12,24



SEKTION 1/200

+14,29



BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIÖN
	VÄGPLAN		

VÄGPLAN



DEAB Konsult  
Karttullenvägen 16  
ÅX-22150 JOKKALA  
Tfn +358 405 265 467  
www.deab.ax

Ålands  
landskapsregering  
PB 1060, ÅX-22111 MARIEHAMN  
Tel: 018-25000  
www.regeringen.ax/infostruktur-kommunikationer

Distriktnummer / Adressnummer  
**ÅLR2018/3233**  
Datum  
2018.02.15  
Gårdsakt

ÅLR Referensnummer  
M-10-2S-007

Rättsstatus  
VÄGPLAN

UPPRAG NR  
11171  
DATUM  
2018.02.15  
RITTAO/KONSTRUERAD AV  
D. ENGBLOM  
ANSVÄRIG  
D. ENGBLOM  
HANDL. ÅGÄRARE  
D. ENGBLOM

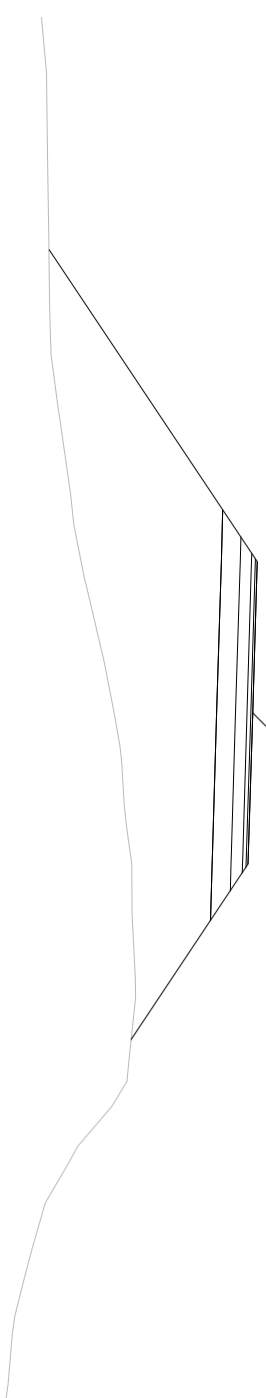
VÄGPLAN

för byggande av del 2 av förbindelse mellan  
Degerbyvägen och nytt färjäste på Mellanholm,  
Landsväg 700, sektion 0/000 - 1/250, mellan Degerb -  
norra Erpö, Mellanholm, Fjögde kommun  
TVÄRSEKTIONER, SEKTION 0/920 - 1/200

SKALA  
1:200  
NUMMER  
M-10-2S-007  
BET

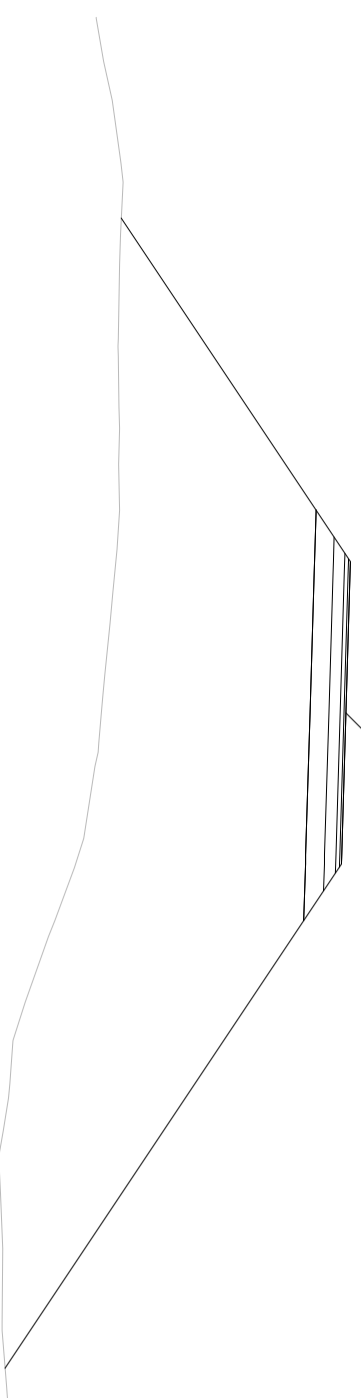
SEKTION 1/220

+15,14



SEKTION 1/240

+16,15



PB 1060, AX-22111 MARIHAMN  
Tel: 018-25000  
www.regeringen.ax/infrastruktur-kommunikationer

Datenummer \ Arbetsnummer  
**ÅLR2018/3233**

Datum 2018.02.15 Godkänt

ÅLR Rikttningsnummer  
M-10-2S-008

Rikttningsstatus  
VÄGPLAN

BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
-----	-----------------	-------	------

VÄGPLAN



DEAB Konsult  
Karrbölevägen 16  
AX-22150 JOMALA  
Tfn +358 405 265 467  
www.deab.ax



UPPDRAG NR	RITAD/KONSTRUERAD AV	HANDLÄGGARE
11171	D.ENGBLOM	D.ENGBLOM

DATUM	ANSVARIG
2018.02.15	D.ENGBLOM

VÄGPLAN

för byggande av del 2 av förbindelse mellan Degerdsvägen och nytt färffäste på Mellanholm, Landsväg 700, sektion 0/000 - 1/250, mellan Degerd - norra Griptö, Mellanholm, Föglö kommun

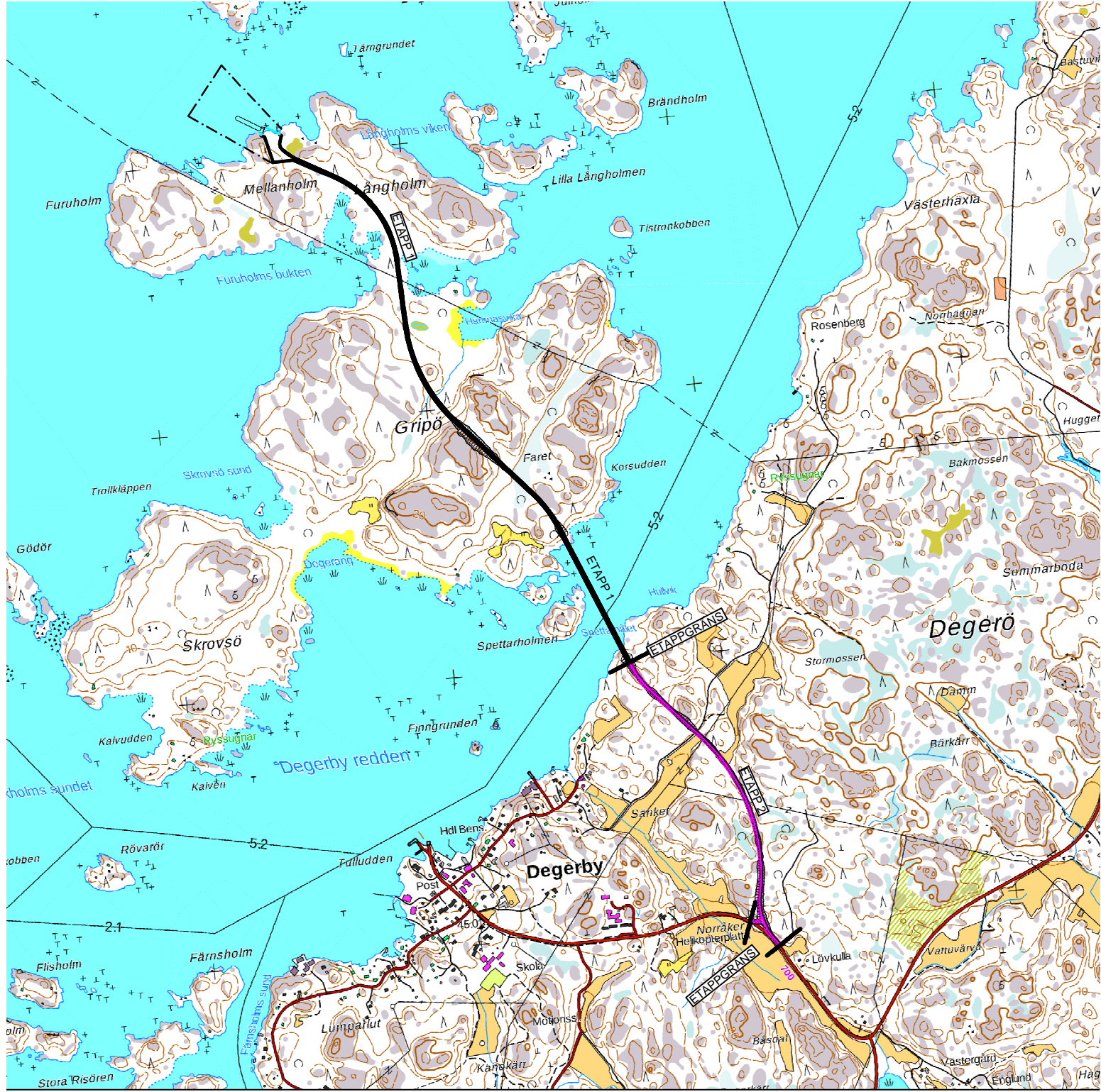
TVÄRSEKTIONER, SEKTION 1/200 - 1/240

SKALA	NUMMER	BET
1:200	M-10-2S-008	

## RITNINGSFÖRTECKNING

### Vägplan Västra Föglö, Etapp 2 Föglövägen – Degerö i Föglö kommun

DOKUMENTNAMN	DOKUMENTSTYP	SEKTION	SKALA	DATUM
ORIENTERING	Översiktskarta			27.04.18
	PLAN OCH PROFIL			
M-10-0-001	Plan och profil	0/000 – 1/250	1:2000, 1:200	15.02.18
	SEKTIONER			
M-10-S2-001	Tvärsektioner	0/000 – 1/250	1:200	15.02.18
M-10-S2-004	Tvärsektioner	0/000 – 0/300	1:200	15.02.18
M-10-S2-005	Tvärsektioner	0/320 – 0/600	1:200	15.02.18
M-10-S2-006	Tvärsektioner	0/620 – 0/900	1:200	15.02.18
M-10-S2-007	Tvärsektioner	0/920 – 1/200	1:200	15.02.18
M-10-S2-008	Tvärsektioner	1/220 – 1/240	1:200	15.02.18



# ÖVERSIKTSKARTA

Vägplaneförslag för byggande av del 2 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjäste på Mellanholm Landsväg 700, sektion 0/000 - 1/250, mellan Föglövägen - Degerö, Föglö kommun

ÅLR 2018/3233  
Datum: 2019.01.22

## ***Sammanfattning av bemötande av påminnelser på förslag till vägplan, del 2 av projekt västra Föglö***

### **Innehåll**

<b>0. Inledning</b> .....	1
<b>1. Påminnelse från ägare till fastighet Vestergård 11:2:</b> .....	2
<b>2. Påminnelse från ägare till fastighet: 62-406-3-59</b> .....	3
<b>3. Påminnelse från ägare till fastighet: 62-406-3-24, delägare i samfällighet: 62-406-876-6</b> .....	6
<b>4. Påminnelse från ägare till fastighet: 62-406-5-45, 62-406-4-57 och 62-406-3-7</b> .....	12
<b>5. Påminnelse från ägare till fastighet: 62-406-1-99</b> .....	14
<b>6. Sottunga kommuns påminnelse:</b> .....	15
<b>7. Ålands Natur och Miljös påminnelse:</b> .....	17
<b>8. Påminnelse från ägare till fastighet: 62-406-1-108</b> .....	33

### **0. Inledning**

Sammanfattningen innehåller bemötanden på de påminnelser som inkommit under delgivningstiden av vägplaneförslaget. Påminnelserna är grupperade så att de påminnelser som inlämnats av fastighetsägare som är direkt berörda av vägplanen kommer först (rubrik 1-5). Därefter kommer Sottunga kommuns påminnelse (rubrik 6) och Ålands Natur och Miljös påminnelse (rubrik 7). Sist i dokumentet finns påminnelser från fastighetsägare som inte direkt berörs av projektet (rubrik 8).

## **1. Påminnelse från ägare till fastighet Vestergård 11:2:**

*Kortrutten - vägplanerna genom Gripö och Degerby*

*Vägplanerna som går ut på att bygga en väg rakt genom våra skogsskiften både på Gripö och i Norrskog i Degerby och dela båda skogsskiftena i två olika delar finner vi helt oacceptabla. Vi skulle drabbas mycket hårt av det och känner oss direkt förfördelade.*

*Att på det sättet förstöra ett gammalt, orört skärgårdshemman som funnits i släkten i många generationer skulle orsaka oss och kommande generationer en oersättlig förlust.*

*Vi kommer inte att upplåta mark för ändamålet och avstyrker hela projektet. Delägarna i Vestergård 11:2 Degerby*

Vägen enligt vägplaneförslaget ligger i fastighetens södra ända i närheten av befintlig väg. För vägplaneförslaget åtgår ca 0,5 ha och ca 0,7 ha skiljs av från fastigheten Norrskog i Degerby vars totala areal är ca 13 ha. Den del som avskiljs är redan påverkad av nuvarande väg. Fastighetsägaren ersätts för intrången i efterföljande vägförrättning. Vägplaneförslaget för del 2 berör inte Gripö.



## 2. Påminnelse från ägare till fastighet: 62-406-3-59

*gällande vägplan för nybyggnad av del 2 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjfäste på Mellanholm landsväg nr 700, sektion 0-1250 mellan Degerö-norra Gripö, Mellanholm, Föglö kommun*

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

*Marquard äger mark i nära anknytning till vägsträckningen och har redan i samband med vägplanens etapp 1 hävdatt att hela projektet bör förkastas. Detta yrkande upprepas nu.*

Marquards fastighet ligger över 600 m från aktuellt vägplaneförslag.

*I synnerhet bör framhållas att projektet inte beaktar de möjligheter för hållbara och billiga lösningar som ny teknologisk utveckling öppnar för, exempelvis förarlösa färjor, användning av hållbara energikällor och flexibla transporter.*

*Att projektet delas upp i flera delar och att vägplanen delas upp i två etapper försvårar markägarens överblick av de konsekvenser som projektet medför.*

På översiktskartan som delgavs i samband med vägplaneförslag för både del 1 och del 2 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.

*Vägen på Degerösidan planeras gå genom ett område med fornlämningar (Fö 6.20), som är skyddade i lag och inte bör rubbas. Här måste det allmänna kulturintresset, kulturarvet, väga tyngre än tidsbundna ekonomiska överväganden, som gör orepurerbar skada på en av Ålands viktigaste kulturmiljöer.*

De fornlämningar och kulturmiljövärden som inte har kunnat undvikas, har undersökts noggrannare för att få en specifik värdering av varje objekt och en bedömning av det enskilda objektets värde i förhållande till helheten av fornlämningar. Bedömningen ligger till grund för bedömning av om de berörda objekten kan rubbas. Kulturbyråns utlåtande bygger på att fyndigheten, som består av s.k. ryssugnar, kan rubbas eftersom förekomsten av dylika fyndigheter är god runtom Åland och i närområdet.

ÅLR:2018/3233

Datum: 2019.01.22

Museiverket i Helsingfors har, den 13/11 2018 gett följande utlåtande angående rubbande av fast fornlämning Fö 6.20:

” Museiverket anser att tillstånd att rubba en del av fast fornlämning ryssugnsområde Fö 6.20 kan ges då de av den utställda vägplanen berörda delarna av fornlämningen har undersökts, förutsatt att beslutet grundar sig på en helhetsbedömning som tar i hänsyn båda anhängiggjorda ärendena.

I det här fallet har man gjort en arkeologisk inventering 2017 och en arkeologisk undersökning av fyra anläggningar i norra Degerby 2018.

Den arkeologiska undersökningen har dokumenterats och rapporterats på ett uttömmande sätt.”

Kulturbyrån skriver följande i sitt utlåtande från 13.2.2018:

*”Kulturbyrån bedömer med stöd av 13 § i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen att en fastställd vägplan för landsväg och bro på Degerö förutsätter att infrastrukturavdelningen anholder Kulturbyrån om tillstånd att få rubba de delar av fast fornlämning Fö 6.20 som berörs av vägplanen. Då den arkeologiska utredningen har visat att en fast fornlämning kan komma att beröras, skall en anmälan genast göras till landskapsregeringen för överläggning för att klargöra vilket intresse som väger tyngst, det allmänna kulturintresset eller övriga intressen som berör projektet, och hur man skall förfara med fornlämningen. Vid överläggningen skall fastighetsägaren höras.”*

*Landskapsregeringen kan enligt ansökan samt med stöd av 11 § meddela tillstånd att rubba en fast fornlämning om fornlämningen orsakar oskäligt stor olägenhet i förhållande till dess betydelse. Innan landskapsregeringen kan fatta beslut om rubbande skall Museiverkets utlåtande inhämtas.”*

Utgående från handlingarna i ärendet kan Ålands landskapsregering konstatera att fornlämningen delvis berörs av del 2 av vägprojektet, men att den inte kommer att förstöras.

I praktiken hanteras frågan genom att Vägnätsbyrån har ansökt om tillstånd av Kulturbyrån, att få rubba de fornlämningar som berörs av del 2 av vägplanen. Kulturbyrån har kallat till överläggning med Vägnätsbyrån och fastighetsägaren genom kallelse daterad 23.4.2018, och överläggningen har protokollförts. Kulturbyrån har genom beslut daterat 25.5.2018 beslutat att låta utföra en sådan utredning som 13 § LL om fornminnen föreskriver.

Vid enskild föredragning den 18.12.2018 har rubbningstillstånd för fast fornlämning erhållits, varför berörda ryssugnar inte längre är ett hinder för fastställande av vägplanen.

*Vägen över Degerby skulle slå sönder ett oexploaterat skogsområde i nära anknytning till sedan länge uppodlad jordbruksmark. Om ny väg ska byggas måste den enligt lagen om allmänna vägar vara till nytta för samhället och inte förstöra kulturlandskapet.*

*Vägen skulle korsa den nuvarande förbindelsen norrut från Degerby, Hullviksvägen, som om projektet genomförs förvandlas till anslutningsväg och hotas av breddning, asfaltering och ökad trafik med långtradare från fiskindustrin i Degerby. Det är en totalt oacceptabel förstörelse av en idylliskt slingrande bygdeväg som är anpassad till det gamla kulturlandskapet. (Se kulturbyråns utlåtande).*

ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

Vägplaneförslaget har inte föreslagit någon förändring av Hullviksvägen. En framtida förändring av Hullviksvägen är en kommunal fråga som kommer att föregås av en separat vägplaneprocess.

*Vägplanen är ett hot mot Degerby som aktivt skärgårdscentrum och Föglö som aktiv kommun. Genomförs projektet hotar social utarmning med risk för att bybutiken, restaurangen och andra lokala näringsidkare står inför stora svårigheter. Det kan som i andra nordiska utkantsområden leda till utflyttning, färre arbetsplatser och skolor med mera.*

*Trots att Kulturbyrån i sitt utlåtande uttryckligen hävdar att en utredning bör göras om de socioekonomiska konsekvenserna av ny väg och flyttat färjefäste till Gripö har ingen sådan utredning gjorts och vägplanen nonchalerar helt dessa viktiga frågor.*

Vägplanens effekt på Degerby som centralort i Föglö kommun vid ett förändrat trafiksystem, har analyserats i miljökonsekvensbedömningen i samband med Förstudien av korttruttssystemet genom en samhällskonsekvensbeskrivning. Ålands landskapsregering hänvisar också till avsnitt 5.8 i MKB:n.

I samband med Förstudien av korttruttssystemet genomfördes en samhällskonsekvensbedömning, där den sociala- och samhällseffekten av den föreslagna förändringen i skärgårdstrafiksystemet utreddes och behandlades. I samband med MKB:n för korttruttssystemet västra Föglö, som ligger till grund för vägplanen, behandlades frågorna på nytt, på ett mera lokalt plan.

De trafiklösningar som eftersträvas i projektet, ska uppfylla hela den södra åländska skärgårdens trafikbehov, inte bara Degerbys. Så länge kommunens centrala administration kommer att finnas inne i Degerby, kommer sannolikt byn att fortsättningsvis vara centralort i kommunen med god service. Genom att flytta genomfartstrafiken från byn, vilket är ett resultat av vägplanen, kan man också förändra markanvändningen i byn från trafikområden till mera vistelsevänliga ytor med aktiviteter som lockar besökare.

*Alla dessa faktorer gör sammantaget att vägplanen för etapp 2 inte bör fastställas.*

*Föglö 28/5 2018*

*Gustaf Widen*

*(ombud för Maria Marquard, markägare i Föglö Degerby)*

### **3. Påminnelse från ägare till fastighet: 62-406-3-24, delägare i samfällighet: 62-406-876-6**

*Till Föglö kommun/ Ålands landskapsregering*

#### *Påminnelser*

*om utställd vägplan för nybyggnad av del 2 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjefäste på Mellanholm landsväg nr 700 sektion 0-1250 mellan Degerö-norra Gripö, Mellanholm Föglö kommun*

#### *Yrkande*

*Som direkt berörd markägare (fastighet 62-406-3-24) anser jag att vägplanen, del 2, bör förkastas. Samma yrkande gäller som för vägplan, del 1 (se tidigare inlämnade påminnelser).*

#### *Motiveringar*

- 1. Att vägplanen gjorts upp i två delar gör helhetsbilden ytterst svår för markägare att bedöma. Det strider mot lagen om god och transparent förvaltning.*

*De kartskisser som ingår i vägplanen är icke skalenliga, otydligt sammanställda och allmänt diffusa till sin uppläggning. Det har visat sig att inte ens vägnätsbyråns egen personal har koll på vad kartorna och ritningarna ska gestalta. Det innebär att informationen till markägare och andra berörda i bästa fall blir otydlig, i sämsta fall direkt felaktig.*

*Detta är ett demokratiskt problem, som gör att tjänstemän sitter på ett tolkningsföreträde som inte ingår i deras mandat. Formellt är vägplanen alltså bristfällig.*

På översiktskartan som delgavs i samband med vägplaneförslag för både del 1 och del 2 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 2018-28/5 2018.

- 2. I lagen om allmänna vägar stadgas att en ny vägsträckning ska motiveras av projektets "nödvändighet". När det gäller vägen över Degerö har ingen sådan*

*nödvändighet påvisats. Tvärtom ingår vägplanen i ett projekt som förstör ett tidigare oexploaterat område, gör grova intrång på unika kulturmiljöer och skapar en barriär i ett känsligt naturområde med stora följder för växt- och djurlivet. I Ålands Natur & Miljös kartläggning påvisas en rad brister i vägplanen: det gäller exempelvis att biotoper för mossor, lavar och svampar inte undersökts, att skydd för djurlivet, inte minst insekter, bara behandlas helt marginellt, att bullerstörningar inte tas på allvar. På en mängd punkter bryter vägplanen mot miljöskyddslagen.*

Vägdragningen över Degerö 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 fältdata. 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.

- 3. I vägplanen utgår landskapsregeringen från att fyra fornminnen (Fä 6.20) på min mark ska rubbas efter arkeologisk undersökning. Enligt lagen ska fastighetsägaren höras och jag kallades till en överläggning med representanter för Kulturbedriften och Vägnätsbyrån den 15/5 2018. Där klargjorde jag min åsikt att fornminnena inte får rubbas (se skriftligt utlåtande, bilaga 1) och att en arkeologisk undersökning, om den utförs, borde behandla hela det vidsträckta området med fornminnen längs Spetalsund. Vägnätsbyråns företrädare kunde till en början inte ens redogöra för vilken del av vägplanen som skulle behandlas vid överläggningen.*
- 4. I en skrivelse (bilaga 2), daterad den 25/5 2018, till Ålands landskapsregering/Kulturbedriften - och för kännedom till landskapsregeringens infrastrukturavdelning och museiverket i Helsingfors - begär jag som fastighetsägare att ett större område på cirka 3,5 hektar i norra Degerby skulle fastställas som skyddat område för fornminnen. (Se kartsnitt, bilaga 3). Här ingår så kallade ryssugnar, stenmurar, rester av övernattningsplatser med mera, inklusive de fyra artefakter som enligt vägplanen borde rubbas. (Se kulturbedriftens inventering). I väntan på att denna process kring fredning slutförs anser jag att projekteringen av vägplanen inte kan fortskrida och att planen följaktligen inte kan fastställas. Enligt lagen bör utlåtande inhämtas även från museiverket. Om min anhållan godkänns utgår jag ifrån att hela vägplanen förfaller.*

*Min begäran om att fastställa skyddsområdet bygger på de unika kulturhistoriska värden som präglar trakten kring Degerby. Den tusenåriga segelleden genom*

*Spetalsund är en av den åländska skärgårdens främsta kulturmiljöer. Redan i det "Danska itinerariet" på 1200-talet nämns Föglö. Spetalsund finns noterat i källor redan från 1400-talet, den första kända är biskop Magnus brev till borgmästaren i Reval 1433. (Se Klas Eklund: Tusenårig sjötrafik genom Föglö, Föglö 111, utgiven av Föglö hembygdsförening 1996).*

*I obruten följd ända fram till 1960-talet var detta den stora leden för sjöfarare mellan Sverige och Finland. De vita så kallade "Olympiabåtarna" gick här liksom den första Vikingfärjan.*

*Fortfarande är sjöleden livligt trafikerad av galeaser, mindre lastfartyg och nöjesbåtar.*

*Att bevara denna miljö så oförstörd som möjligt är av största kulturhistoriska vikt. Eftersom etapp 2 anknyter till etapp 1 med den planerade bron över Spetalsund bildar etapperna en helhet som totalt förstör sundets historiska värde utan motsvarande allmännyttig prioritet.*

*Fornminnena på mitt område härrör främst från 1700-talets ryska och svenska närvaro, inte minst under Stora nordiska kriget 1714-21 och Lilla ofreden 1742-43. Forskare har dessutom angett att gravfält, möjligen från järnåldern, kan skönjas i terrängen.*

*Fornminnena är en central del av bygdens historia, om de förstörs har man för alltid raderat ut spåren av det förflutna. Och det bryter definitivt mot landskapslagen om fornminnen (1965:9), där det i 1 kap. 1 § sägs att "fasta fornlämningar är fredade som minne av Ålands tidigare bebyggelse och historia". Att bevara fornlämningarna på mitt område kan inte anses vara ett oskäligt krav.*

De fornlämningar och kulturmiljövärden som inte har kunnat undvikas har undersökts mera detaljerat för att få en specifik värdering av varje objekt och en bedömning av det enskilda objektets värde i förhållande till helheten av fornlämningar. Bedömningen ligger till grund för bedömning av om de berörda objekten kan rubbas. Kulturbyråns preliminära utlåtande bygger på att fyndigheten, som består av s.k. ryssugnar, kan rubbas eftersom förekomsten av dylika fyndigheter är god runtom Åland och i närområdet.

Museiverket i Helsingfors har, den 13/11 2018 gett följande utlåtande angående rubbning av fast fornlämning Fö 6.20:

” Museiverket anser att tillstånd att rubba en del av fast fornlämning ryssugnsområde Fö 6.20 kan ges då de av den utställda vägplanen berörda delarna av fornlämningen har undersökts, förutsatt att beslutet grundar sig på en helhetsbedömning som tar i hänsyn båda anhängiggjorda ärendena.

ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

I det här fallet har man gjort en arkeologisk inventering 2017 och en arkeologisk undersökning av fyra anläggningar i norra Degerby 2018.

Den arkeologiska undersökningen har dokumenterats och rapporterats på ett uttömmande sätt.

Kulturbyrån skriver följande i sitt utlåtande från 13.2.2018:

*”Kulturbyrån bedömer med stöd av 13 § i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen att en fastställd vägplan för landsväg och bro på Degerö förutsätter att infrastrukturavdelningen anhåller Kulturbyrån om tillstånd att få rubba de delar av fast fornlämning Fö 6.20 som berörs av vägplanen. Då den arkeologiska utredningen har visat att en fast fornlämning kan komma att beröras, skall en anmälan genast göras till landskapsregeringen för överläggning, för att klargöra vilket intresse som väger tyngst, det allmänna kulturintresset eller övriga intressen som berör projektet och hur man skall förfara med fornlämningen. Vid överläggningen skall fastighetsägaren höras.”*

*Landskapsregeringen kan enligt ansökan samt med stöd av 11 § meddela tillstånd att rubba en fast fornlämning om fornlämningen orsakar oskäligt stor olägenhet i förhållande till dess betydelse. Innan landskapsregeringen kan fatta beslut om rubbning skall Museiverkets utlåtande inhämtas.”*

Utgående från handlingarna i ärendet kan Ålands landskapsregering konstatera att fornlämningen delvis berörs av del 2 av vägprojektet men att den inte kommer att förstöras.

I praktiken hanteras frågan genom att Vagnätsbyrån har ansökt om tillstånd av Kulturbyrån att få rubba de fornlämningar som berörs av del 2 av vägplanen. Kulturbyrån har kallat till överläggning med Vagnätsbyrån och fastighetsägaren genom kallelse daterad 23.4.2018, och överläggningen har protokollförts. Kulturbyrån har genom beslut daterat 25.5.2018 beslutat att låta utföra en sådan utredning som 13 § LL om fornminnen föreskriver.

Vid enskild föredragning den 18.12.2018 har rubbningstillstånd för fast fornlämning erhållits, varför berörda ryssugnar inte längre är ett hinder för fastställande av vägplanen.

- 5. Den planerade vägen skulle korsa den existerande Hullviksvägen, en mjukt slingrande vägsträckning som anpassas till kulturlandskapet och tangerar gränsen till min fastighet. Om planeringen genomförs skulle Hullviksvägen bli en "matarväg" för tung trafik från fiskindustrin i Degerby, vilket innebär breddning, uträtning och asfaltering. Det är ett totalt oacceptabelt ingrepp i kulturmiljön, som landskapsregeringen har till uppgift att försvara*

Vägplaneförslaget har inte föreslagit någon förändring av Hullviksvägen. En framtida förändring av Hullviksvägen är en kommunal fråga som kommer att föregås av en separat vägplaneprocess.

- 6. I Kulturbyråns utlåtande om miljökonsekvensbedömningen (MKB) understryks att hela korttrattsprojekterings infrastrukturella inverkan på Degerby som samhälle borde undersökas. Ingen sådan undersökning nämns i vägplanen.*

*För Degerby som skärgårdscentrum innebär vägplan 2 ett direkt hot. Byn kommer att marginaliseras om trafiken på huvudleden förflyttas till den planerade nya vägen. Bybutiken, restaurang och andra näringsidkare kommer att drabbas hårt.*

*Om färjefästet skulle flyttas från Degerbys centrum krävs ett helt nytt system för kollektivtrafiken. Inget sådant system anges i vägplanen, där allt sker på bilismens villkor.*

Vägplanens effekt på Degerby som centralort i Föglö kommun vid ett förändrat trafiksystem, har analyserats i miljökonsekvensbedömningen i samband med Förstudien av korttruttssystemet genom en samhällskonsekvensbeskrivning. Ålands landskapsregering hänvisar också till avsnitt 5.8 i MKB:n.

I samband med Förstudien av korttruttssystemet genomfördes en samhällskonsekvensbedömning, där den sociala- och samhällseffekten av den föreslagna förändringen i skärgårdstrafiksystemet utreddes och behandlades. I samband med MKB:n för korttruttssystemet västra Föglö, som ligger till grund för vägplanen, behandlades frågorna på nytt, på ett mera lokalt plan.

De trafiklösningar som eftersträvas i projektet, ska uppfylla hela den södra åländska skärgårdens trafikbehov, inte bara Degerbys. Att utveckla kollektivtrafiken och minska bilberoendet är en viktig del av korttruttssystemet. Så länge kommunens centrala administration kommer att finnas inne i Degerby kommer sannolikt byn att fortsättningsvis vara centralort i kommunen med god service. Genom att flytta genomfartstrafiken från byn, vilket är ett resultat av vägplanen, kan man också förändra markanvändningen i byn från trafikområden till mera vistelsevänliga ytor med aktiviteter som lockar besökare.

### *Sammanfattning*

*Vägplan del 2 bryter till sin allmänna struktur mot den av lagtinget och landskapsregeringen initierade utvecklings- och hållbarhetsagendan för Åland (bärkraft.ax). Där sägs: "I det hållbara samhället utsätts naturen inte för systematisk undanträngning av fysiska metoder (överuttag av naturresurser som vatten, skog, fisk eller matjord; intrång i viktiga naturområden samt ex byggande".)*

*Vägplanen gör intrång i flera viktiga natur- och kulturområden.*

*Vägplan del 2 strider mot lagen om allmänna vägar, miljöskyddslagen, landskapslagen om fornminnen, FN:s globala*

*utvecklingsagenda, EU:s strategi för biologisk mångfald och den europeiska konventionen för skydd av det arkeologiska arvet.*

*Kartor och skisser i vägplanen är oklara, icke skalenliga och allmänt svåra att tyda. Denna otydlighet är ett demokratiskt problem och strider mot den enskildes rätt att få saklig information i ärenden som berör honom eller henne.*



ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

*Lagen stadgar att fornminnen är fredade. Vägplanen utgår ifrån att skyddade fornminnen på mitt område rubbas utan att godtagbara motiv kan anges.*

*Begäran har den 25/5 2018 inlämnats om att ett cirka 3,5 hektar stort område på min mark, som direkt berörs av vägplanen, fastställs som skyddat område för fornminnen och därmed är fredat för evig tid.*

*Mot den här bakgrunden anser jag att vägplan etapp 2 bör förkastas, i likhet med vägplan 1. Hela väg- och broprojektet bör läggas ned till förmån för andra, hållbara trafiklösningar.*

*Föglö 28/5 2018*

*Gustaf Widén*

*Journalist och författare*

*Ägare till fastigheterna Hästkleven (62-406-3-24) och Skansbacka (62-406-3-1) i Föglö Degerby*

*Adress: Skatuddsgatan 5 D 12, 00160 Helsingfors*

#### **4. Påminnelse från ägare till fastighet: 62-406-5-45, 62-406-4-57 och 62-406-3-7**

*Påminnelser om utställt förslag till vägplan korttruttsprojekt Västra Föglö del 2*

*Avgivare av påminnelser Klas-Henrik Flodin, Degerby 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*

*Vi anser följande om den utställda vägplanen.*

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

*Vägplanen innebär stora ingrepp i vårt skogsskifte där skogsbruk försvåras avsevärt. Rekreation ointetgör och det medför stora konsekvenser för fauna och djurliv på grund av buller, intrång i livsmiljöer och eliminering av natur. Koldioxidutsläppen ökar på ett oförsvarbart sätt då hela Föglö, Kökar och Sottungas trafik ska ske på denna sträcka.*

*Sammanfattningsvis vidhåller vi vår ståndpunkt från våra tidigare skrivelser i ärendet och hänvisar till dem.*

*Degerby 28.05.2018*

*Klas-Henrik Flodin Regina Flodin*

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.

Beträffande ingreppets betydelse för att bedriva aktivt skogsbruk, underlättas skogsbruket avsevärt eftersom tillgängligheten till skogsmarken ökar väsentligt.

Landskapsregeringen gör bedömningen, efter att ha analyserat de alternativa förslag på trafiklösningar som presenterats, att den föreslagna trafiklösningen som denna vägplan ingår i trots allt är det hållbaraste alternativet för samhällsutvecklingen beaktat miljö, samhälle och ekonomi. Förändring ger de minsta negativa konsekvenser för miljö, samhälle och tillgängliggör skärgården. Den skapar förutsättningar för att bo och verka i regionen till den lägsta ekonomiska kostnad för samhället. Genom att skapa en förbindelsepunkt på östra Föglö, sätta in en elhybridfärja mellan fasta Åland och Föglö skapas en möjlighet för kollektivtrafikförbindelser till östra Föglö, så kan effektiva

ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

alternativa och hållbara förbindelser till sydöstra skärgården skapas till en liten kostnad och liten negativ miljöpåverkan.

ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

## **5. Påminnelse från ägare till fastighet: 62-406-1-99**

*Utlåtande över förslag till vägplan del 2, förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjefäste på Mellanholm, landsväg nr 700.*

*Undertecknad är delägare i markområde registernummer 62-406-1-99 som berörs av den föreslagna vägplanen.*

*Jag godkänner inte det förslag till vägplan som nu presenterats utan ser fram emot att mer långsiktigt hållbara trafiklösningar presenteras för framtida kommunikationer i vår helt fantastiska skärgård.*

*Jomala den 28 maj 2018*

*Christian Nordas*

Vägplanen har föregåtts av ett antal utredningar som motiverar förändringen projektet innebär. Redan i Förstudien av kortruttsystemet 2012-2013, som var en utredning där dagens trafiksystem jämfördes med ett kortruttsystem 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.

Landskapsregeringen gör bedömningen, efter att ha analyserat de alternativa förslag på trafiklösningar som presenterats, att den föreslagna trafiklösningen som denna vägplan ingår i trots allt är det hållbaraste alternativet för samhällsutvecklingen beaktat miljö, samhälle och ekonomi. Förändring ger de minsta negativa konsekvenser för miljö, samhälle och tillgängliggör skärgården. Den skapar förutsättningar för att bo och verka i regionen till den lägsta ekonomiska kostnad för samhället. Genom att skapa en förbindelsepunkt på östra Föglö, sätta in en elhybridfärja mellan fasta Åland och Föglö skapas en möjlighet för kollektivtrafikförbindelser till östra Föglö, så kan effektiva alternativa och hållbara förbindelser till sydöstra skärgården skapas till en liten kostnad och liten negativ miljöpåverkan.

## **6. Sottunga kommuns påminnelse:**

*Ärende: Påminnelser om utställt förslag till vägplan för nybyggnad av del 2 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjfaste på Mellanholm.*

*(Den vars rätt eller fördel som berörs av planen kan före 29.5.2018 till kommunkansliet inlämna eventuella påminnelser med anledning av vägplanen.)*

*Vi ser med oro på det som enligt planen skall följa på förverkligandet av den delen av projektet kortrutten, som kallas västra Föglö. Det som planeras följa, är en utbyggnad av också östra Föglö och anskaffandet av en liten långsamtgående färja för matartrafik till och från Sottunga.*

*Alla vi i Sottunga anser att vår rätt och fördel berörs och att en sådan åtgärd på ett avsevärt sätt kommer att försvåra livsmöjligheterna i vår kommun och avstyrker därmed den berörda vägplanens nödvändighet ur samhällsekonomiskt hänseende (landskapslagen 1957:57).*

*Matartrafik försvårar rationell transport av produkter och varor till och från Sottunga på ett sätt som ifarasätter all verksamhet som är beroende av dagligt flöde av varor och förnödenheter till rimliga kostnader. Varor till och från Sottunga fungerar idag på ett rationellt sätt i och med att färjan väntar medan lossning sker i hamnen. Bilen kör ombord igen för att upprepa åtgärden i nästa hamn. Möjligheten till ett sådant transportsystem försvinner i och med den planerade matartrafiken. Att finns med på en rutt är livsviktigt för oss.*

*En "liten" färja kommer också vid oväder riskera att bli stående och förorsaka stress och osäkerhet för trafikanter med bokade tider. En långsamtgående färja och färden över Föglö med ett extra färjpass, förlänger körtiden till Mariehamn med minst en halv timme, vilket klart "berör vår fördel" negativt.*

*Trots att vi under senare år har påpekat m/s Ejderns olämplighet samt att vi klagat på de övriga färjornas tekniska tillstånd har inget nytt tonnage beställts. Vi förordar nya färjor till den södra linjen istället för satsningar på projektet korttrutt.*

*Det har i tiden sagts att "vi skall inte få det sämre", en utsago som redan länge krävt ett förtydligande från landskapsregeringens sida. Med aviserad plan blir det en uppenbar försämring.*

*Då vi påpekat detta har svaret från politikerhåll varit "att vi måste se till helheten", underförstått att någon måste offras för att andra skall få det bättre. Det vill vi inte finna oss i och avstyrker därför vägplanens nödvändighet.*

ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

Påminnelsen berör inte själva vägplanen. Man uttrycker sin farhåga att trafikförbindelsen till Sottunga ska försämrats efter att projekt västra Föglö och projekt östra Föglö genomförts. Parallellt med vägplaneprocessen pågår en trafikplaneprocess, där just dessa frågor som Sottunga kommun tagit upp ska behandlas. Farhågorna kommer att behandlas i dialogen för servicenivåbestämning och tonnagebeställning inför trafiksystemomläggningen.

## 7. Ålands Natur och Miljös påminnelse:

*Textutdrag ur sammanfattningen:*

*Etapp 2 av vägplanen för västra Föglö har ställts ut inom ramen för den första vägplanen inom korttruttprojektet. Ålands Natur & Miljö r.f. med stöd av Natur & Miljö r.f. hävdar att etapp 2 är oförenlig med FN:s Globala utvecklingsmål, FN:s konvention om biologisk mångfald, EU:s strategi för biologisk mångfald, Utvecklings och Hållbarhetsagenda för Åland och LL (1957:23) om allmänna vägar. I våra påminnelser anges utöver de negativa ekologiska effekterna också de konsekvenser hela vägsträckningen skulle ha på kulturmiljön och Degerby som historisk centralort.*

Vägplanens effekt på Degerby som centralort i Föglö kommun vid ett förändrat trafiksystem, har analyserats i miljökonsekvensbedömningen i samband med Förstudien av korttruttssystemet genom en samhällskonsekvensbeskrivning. Ålands landskapsregering hänvisar också till avsnitt 5.8 i MKB:n.

I samband med Förstudien av korttruttssystemet genomfördes en samhällskonsekvensbedömning, där den sociala- och samhällseffekten av den föreslagna förändringen i skärgårdstrafiksystemet utreddes och behandlades. I samband med MKB:n för korttruttprojekt västra Föglö, som ligger till grund för vägplanen, behandlades frågorna på nytt, på ett mer lokalt plan.

De trafiklösningar som eftersträvas i projektet, ska uppfylla hela den södra åländska skärgårdens trafikbehov, inte bara Degerbys. Så länge kommunens centrala administration kommer att finnas inne i Degerby kommer sannolikt byn att fortsättningsvis vara centralort i kommunen med god service. Genom att flytta genomfartstrafiken från byn, vilket är ett resultat av vägplanen, kan man också förändra markanvändningen i byn från trafikområden till mera vistelsevänliga ytor med aktiviteter som lockar besökare.

Ålands landskapsregering anser att vägplanens inverkan på Degerby som centralort i Föglö kommun har utretts på ett fullgott sätt, och konstaterar att inverkan ingår i den ändamålsenlighetsbedömning som med stöd av 10 § LL om allmänna vägar ligger till grund för beslutet att fastställa vägplanen.

*För det första menar vi att den planerade vägsträckningen från brofästet till existerande landsväg skulle splittra det ekologiska landskapet om än att värdefulla biotoper inte på samma sätt påverkas som på Gripö. Splittring och försvinnande av livsmiljöer anses vara de viktigaste skälen för att den biologiska mångfalden försvinner. Såsom det ur planhandlingarna framgår påverkar alla nya vägar miljön negativt oavsett eventuella skyddsåtgärder.*

Påverkan av det ekologiska landskapet och kulturmiljön kan betraktas som ringa eftersom vägdragningen för del 2, i huvudsak endast berör brukad skogsmark.

*Vi hävdar också att 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 fredade 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 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 innan ärendet kan gå vidare. Om inventeringar av dessa grupper inte görs i 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 korttruttsprojekt 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.

Miljöbyrån vid Ålands landskapsregering konstaterar att landskapsperspektivet, i förhållande till spridningsvägar och ekologisk konnektivitet, är viktigt i skyddandet av naturens mångfald. Det finns dock inga bestämmelser i lagen om att skydda dem.

Hotade arter lever till största delen inom hotade biotoper. Av hotade lavar i Finland, finns 42% av arterna i gamla skogar och fuktiga skogsområden, som i sig är hotade biotoper. Även kalkbergarter (en annan grupp av hotade lavar) finns i hotade biotoper, men dessa finns inte alls i Föglö. Hotade mossor är oftast bundna till biotoper med särskilda förhållanden: gamla skogar, kärr, lövträd och ruttnande ved. Dessa biotoper har observerats i inventeringarna.

Hotade svampar kräver oftast ruttnande ved eller gamla träd i en skuggig miljö (94%). Gamla skogar, d.v.s. västlig taiga som naturtyp, finns på vissa platser i Föglö och sparas i naturtillstånd. Skogskärr och -mossor är inte lagskyddade på Åland, men i inventeringarna har de observerats och Miljöbyrån vid Ålands landskapsregering söker lösningar i samarbete med infrastrukturavdelningen för att undvika att påverka dem. Allmänt sett är de biotoper där hotade insekter förekommer också hotade, och kommer fram i biotopinventeringen.



ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

*För det tredje är vägplanens etapp 2 ur kulturhistorisk och arkeologisk synvinkel ett särskilt hot mot ett av Ålands värdefullaste kulturarv. Vi menar med stöd av den europeiska konventionen om skydd av det arkeologiska arvet samt resolutionen om skydd av Europas naturarv, byggnadsarv och kulturarv i landsbygdsområden och öregioner att allmänna kulturintressen måste betraktas väga tyngre än ekonomiska bevekelsegrunder med oklar framtidsverkan. Kopplat till det riskerar Degerby som historisk åländsk centralort att förtvina då trafiken omleds öster om bykärnan. De omedelbara konsekvenserna är att näringsidkare i Degerbyområdet riskerar att lägga ned sina verksamheter. Kringeffekterna av nedlagda verksamheter i Degerby samt dess sociokulturella konsekvenser ges ingen omtanke i planhandlingarna.*

Under MKB-processen har kulturmiljö- och fornlämningsutredningar gjorts av MKB-utredaren och redovisats i miljökonsekvensbedömningen. Dessa utredningar har sedan använts som underlag för de kompletteringar som gjorts av Kulturbyrån vid Ålands landskapsregering i samband med att vägplaneprocessen inleddes. Vägplaneförslaget för del 2 grundar sig på de bedömningar som myndigheterna gjort. Man kan konstatera att del 2 av vägplaneförslaget berör 4 st fasta fornlämningar inom ett större fornlämningsområde med ryssugnar på Degerö.

Museiverket i Helsingfors har, den 13.11.2018 gett följande utlåtande angående rubbande av fast fornlämning Fö 6.20:

” Museiverket anser att tillstånd att rubba en del av fast fornlämning ryssugnsområde Fö 6.20 kan ges då de av den utställda vägplanen berörda delarna av fornlämningen har undersökts, förutsatt att beslutet grundar sig på en helhetsbedömning som tar i hänsyn båda anhängiggjorda ärendena.

I det här fallet har man gjort en arkeologisk inventering 2017 och en arkeologisk undersökning av fyra anläggningar i norra Degerby 2018.

Den arkeologiska undersökningen har dokumenterats och rapporterats på ett uttömmande sätt.”

Kulturbyrån har 13.2.2018 avgivit ett utlåtande med anledning av projekthelheten, omfattande del 1 och del 2. I utlåtandet berörs bl.a. nu aktuell fornlämning.

Av 13 § LL om fornminnen följer att vid planering av byggande av allmän väg, ska den som avser att utföra arbetsföretaget i god tid utreda om någon fast fornlämning kan komma att beröras och om så är fallet genast göra en anmälan om detta till landskapsregeringen för överläggning. Vid överläggningen skall fastighetsägaren höras. Innan landskapsregeringen beslutar i ärendet skall en arkeologisk undersökning utföras.

Infrastrukturavdelningen har 1.3.2018 gjort en i 13 § LL om fornminnen avsedd anmälan till Kulturbyrån. Kulturbyrån har 23.4.2018 kallat till överläggning enligt 13 § LL om fornminnen. En överläggning enligt föreskrifterna i 13 § LL om fornminnen har den 15.5.2018 hållits mellan väghållaren och berörd markägare, som informerats om omfattningen och tillvägagångssätt för de

ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

planerade arkeologiska utgrävningarna. Kulturbyrån har 25.5.2018 fattat beslut att låta genomföra en i 13 § LL om fornminnen avsedd undersökning av fornminnet.

Museiverket har vid ett särskilt sammanträde den 8.11.2018 givit utlåtande i ärendet och anser att tillstånd för rubbning av en del av fast fornlämning ryssugnsområde FÖ 6.20 kan ges då de av den utställda vägplanen berörda delarna av fornlämningen undersökts, förutsatt att beslutet grundar sig på en helhetsbedömning som tar i hänsyn båda anhängiggjorda ärendena. Vidare konstateras att en arkeologisk inventering gjorts 2017 och en arkeologisk undersökning utförts av fyra anläggningar i norra Degerby 2018. Den arkeologiska undersökningen har dokumenterats och rapporterats på ett uttömmande sätt.

Vid enskild föredragning den 18.12.2018 har rubbningstillstånd för fasta fornlämning erhållits, med motiveringen att de berörda delarna av den fast fornlämningen orsakar oskäligt stor olägenhet i förhållandet till fornlämningens betydelse, varför fornlämningen inte längre är ett hinder för fastställande av vägplanen.

*Slutligen har förslagsställarna inte påvisat vari den allmänna nödvändigheten ligger mot bakgrund av att andra framlagda trafikalternativ förefaller uppfylla de övergripande målsättningarna med vägplanen i snarlik grad och med mindre natur- och kulturmiljöpåverkan. I den allmänna väglagen stadgas att nödvändighet är en kritisk förutsättning för ny vägkonstruktion. Dessutom ska vägen planeras utgående från 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.*

*Vägplanen för västra Föglö, etapp 2 bör därmed dras tillbaka till förmån för mer hållbara alternativ som ligger i linje med Utvecklings- och hållbarhetsagenda för Åland.*

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 ge 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. 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 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, det idag enda fungerande konceptet där man kan uppnå 60-70% batteridrift under gynnsamma förhållanden.

### **Rätt att avge synpunkter**

*Ålands Natur & Miljö r.f. är en folkrörelse som vilar på visionen Naturglädje, välmående och bärkraft till hela Åland! Föreningen har över 1100 medlemmar och är den naturliga mötesplatsen för medborgare med en stark vilja att förändra samhället. Ur stadgarna framgår:*

*§ 1 Föreningens namn är Ålands Natur och Miljö r.f. Dess hemort är Fv1ariehamns stad och dess verksamhetsområde landskapet Åland.*

*§2 Föreningens ändamål är att främja natur, miljö och fornminnesvård samt byggnadskulturens utveckling i landskapet, ävensom att utgöra ett organ för sådana organisationer, kommuner och enskilda personer som i samarbete med föreningen önskar främja dess målsättningar.*

*Sina syften önskar föreningen förverkliga genom att utöva upplysnings- och publikationsverksamhet, genom att anordna möten, kurser, exkursioner, diskussionstillfällen, kampanjer och övriga dylika aktioner och i mån av resurser medverka till lösandet av konkreta frågor inom föreningens verksamhetsfär.*

*Om miljöorganisationers rätt att delta som sakägare i ärenden som direkt eller indirekt berör miljörelaterade frågor stadgas i Århuskonventionen. Konventionen ger rätt till miljöorganisationer att företräda naturens intressen och anföra synpunkter i offentliga processer som rör miljöfrågor. Då vägplanen för västra Föglö innebär betydande miljöpåverkan bör Ålands Natur & Miljö betraktas som sakägare i frågan. 2*

*Den andra undertecknaren är riksförbundet Natur och Miljö rf. Natur och Miljö är ett förbund för 20 lokala miljöföreningar i Finland där Ålands Natur & Miljö är den lokala föreningen på Åland. Natur och Miljö har även personmedlemmar som är direkt anslutna till förbundet.*

*Natur och Miljö har en etablerad roll som remissinstans i miljöpolitiska frågor på en nationell nivå. Förbundet kan även ge sitt stöd till sina medlemsföreningar i lokala ärenden av särskild betydelse.*

### **Bakgrund**

*Lagtinget beslutade våren 2017 att ge en investeringsfullmakt till landskapsregeringen för att gå vidare med korttruttsprojekt västra och östra Föglö. Den huvudsakliga orsaken är enligt egen utsaga att:*

*Sänka samhällets kostnader för skärgårdstrafiken genom infrastrukturinvesteringar som medför en så pass stor driftskostnadsinbesparing att investeringarna tillsammans med de nya sänkta driftskostnaderna ger en lägre ackumulerad totalkostnad redan efter 14-26 år med bibehållen servicenivå.*

*Vägplanen för västra Föglö är den första delen av vägplanen inom ramen för korttruttsprojektet. Vägplanen är uppdelad i två etapper. Etapp 1 inkluderar ett färjefäste på Långholm, 2,6 km ny väg och en 550 m lång bro över Spetalsund med en 18 m segelhöjd. Vägen planeras bli sex meter bred med en dimension för 70 km/h. Etapp 2 som påbörjas vid det planerade brofästet och slutar i existerande landsväg kommer att vara ungefär 1,2 km lång och dimensionerad för 70 km/h och efter trafikforskning norr om Degerby för 50 km/h. Till en början beräknas 650 fordon per årsmedeldygn trafikera sträckan, men i och med förverkligandet av projekt östra Föglö kommer siffran att stiga till 900 fordon. Kostnaden landar på 24 550 000 € för etapp 1 och 1 150 000 € för etapp 2.*

### ***Vägplanens förhållande till gällande internationella bestämmelser kring naturskydd***

*Vi människor är i grunden beroende av de ekologiska systemen. Biologisk mångfald är idag dessvärre under stort hot från mänsklig påverkan. FN:s konvention om biologisk mångfald 6 EU:s strategi för biologisk mångfald fram till 2020 och EU:s fågel- och habitat direktiv 8 stadgar tydligt att medlemsländerna bör värna om ett biologiskt funktionellt landskap. Utvecklings- och hållbarhetsagenda för Åland, som kopplar till av FN antagna Agenda 2030, har som ett eget strategiskt utvecklingsmål framställt "Ekosystem i balans och biologisk mångfald" 10. Där beskrivs biologisk mångfald som avgörande "för jordens livsuppehållande system och vår nuvarande och framtida välfärd vilar på denna grund". 11 De områden som hyser stora naturvärden ska enligt agendan inte rubbas utan snarare skyddas från mänskliga aktiviteter. I landskapsregeringens redogörelse över självstyrelsepolitiska frågor till Ålands lagting skrivs att "Åland är det viktigaste landskapet i Finland när det gäller biologisk mångfald".*

*Många för den biologiska mångfalden viktiga biotoper är idag hotade. Beslut om fredning kan därför göras på basen av EU:s habitatdirektiv (Natura 2000-nätverket) och med stadganden om biotopskydd i LL (1998:83) om skogsvård samt LL (1998:82) om naturvård. Flera värdefulla biotoper som är rödlistade eller ska skyddas enligt habitatdirektivet återfinns dock inte i åländsk lagstiftning. Men en av EU ratificerad konvention eller ett EU-direktiv binder dock medlemslandets myndigheter direkt, tex. landskapsregeringen och kommuner, även om det är inte implementerat i den nationella lagstiftningen. 14 Landskapsregeringen*

*måste således ta hänsyn till de arter och biotoper som ska skyddas enligt habitatdirektivet på samma sätt som de som har skydd i åländsk naturvårdslag.*

### **Miljöpåverkan**

#### *Vägplanens allmänna miljöhänsyn*

*Ur MKB för korttrutt på västra Föglö framkommer många natur- och vattenmiljöaspekter som tagits i beaktande i vägplaneprocessen och i den miljöberättelse som är en del av vägplanehandlingarna. Ålands Natur & Miljö konstaterar att MKB:n visserligen har använts på ett sådant sätt att identifierade biotopers miljövärden har beaktats i vägförslaget. Å andra sidan noteras att med tanke på hur stora miljövärden MKB:n har påvisat för hela vägkorridoren borde landskapsregeringen inte ha gått vidare med vägplaneringen. Detta trots att det i MKB:n saknas flera aspekter som är relevanta att ta i beaktande i ärendet.*

*I miljöberättelsen saknas också ett landskapsperspektiv som med fördel kunde beröra upprätthållande av spridningsvägar, ekologisk konnektivitet och ekologisk kompensation. I nedanstående delkapitel förklaras dessa aspekter mer ingående tillsammans med en beskrivning av de inom området värdefulla biotoperna.*

Miljöbyrån vid Ålands landskapsregering konstaterar att landskapsperspektivet, i förhållande till spridningsvägar och ekologisk konnektivitet, är viktigt i skyddandet av naturens mångfald. Det finns dock inga bestämmelser i lagen om att skydda dem.

### **Alkärr**

*I den planerade vägens närhet, på dess östra sida finns ett alkärr som enligt naturmiljöinventeringen har ett påtagligt naturvärde och som är en särskilt hänsynskrävande biotop enligt skogslagstiftningen. Det framgår inte tydligt från underlaget hur nära den planerade vägen alkärret befinner sig. Kärrret kan påverkas hydrologiskt vilket kan leda till förändrad vegetation och således till förlust av naturvärden. Dessutom kommer alkärrets fauna att påverkas av buller. Kärrret kan även påverkas av föroreningar från vägtrafiken, plastpartiklar och oljeutsläpp.*

Miljöbyrån vid Ålands landskapsregering konstaterar att alkärrets skydd kan försäkras med att nödvändiga åtgärder tas i samband med byggandet. På så sätt kan vattenflödet till kärret försäkras.

### **Skogskärr**

*Enligt miljöbyråns utlåtande i vägplanehandlingarna ligger ett skogskärr väster om vägen vid sektion 0/360 till 0/450. Vägkanten ligger i förslaget minst 14 meter från skogskärret. Man konstaterar att kärret har tätt trädbestånd, vilket gör att det inte är skyddad enligt den åländska naturvårdslagstiftningen. Enligt LF (1998:113) är endast trädfattiga myrar särskilt*

*skyddsvärda biotoper. Skogbevuxna myrar är dock ett prioriterad habitat (91D0) enligt habitatdirektivet, därav ett område av gemenskapsintresse. Att detta habitat inte har skydd enligt den åländska naturvårdslagen visar att habitatdirektivet är bristfälligt implementerad på Åland, men landskapsregeringen måste likväl följa EU-lagstiftningen. Således behövs det utredas om den ifrågavarande biotopen uppfyller kriterierna för habitat 91D0 och om så är fallet införliva området i Natura 2000 programmet. En väg på 14 meters avstånd betyder med stor sannolikhet en försämring för områdets naturvärden genom bland annat hydrologiska förändringar samt buller. Kärret kan också påverkas av föroreningar från vägtrafiken, plastpartiklar och oljeutsläpp.*

### **Bergsimpediment**

*Hällmarksskog är inte en direkt hotad naturtyp, men däremot är den en naturtyp som i praktiken aldrig kommer att återhämta sig från ett sådant ingrepp som den planerade vägen utgör. Spår av sprängningar kommer aldrig att täckas av vegetation, och trädbeståndet växer och förnyas sig extremt långsamt. Vidare lagrar hällmarken värme också över natten då den ofta är solexponerad, vilket gynnar bland annat nattflygande insekter.*

Miljöbyrån vid Ålands landskapsregering konstaterar att bergsimpediment är inte en hotad naturtyp. Det är en naturtyp som karakteriserar det åländska landskapet, särskilt i skärgården. Liksom landskapsbilden, är den dock inte lagskyddad.

### **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.*

### **Förekomst av skyddade arter**

*Vad gäller arter framgår det inte tydligt av underlaget om de arter som ska skyddas enligt habitatdirektivet har letats i samband med inventeringar. Enligt naturvärdesinventeringen har man letat efter s.k. naturvårdsarter. Man konstaterar att begreppet används i Sverige som ett samlingsbegrepp för skyddade arter (fridlysta), rödlistade arter, typiska arter (för utvärdering enligt EU:s art- och habitatdirektiv), ansvarsarter och signalarter. Med typiska arter avser man tydligen de som karakteriserar de biotoper som ska skyddas enligt habitatdirektivet. Arter, vilkas förekomster enligt habitatdirektivet ska skyddas för sin egen skull, antingen genom artskydd eller genom Natura-2000 områden, ingår i Sverige i fridlysta arter. Det framgår inte av utredningarna eller MKB:n om inventeringarna har förstått att så inte är fallet på Åland, utan att många arter som borde ha lagskydd enligt habitatdirektivet inte har det på Åland. Således kan det vara så att dessa arters förekomster inte alls har utretts, vilket vore bekymmersamt.*

*T.ex. verkar det inte som att förekomster av mossor, lavar, svampar eller insekter har utretts. Ett sådant skärgårdsområde med värdefulla biotoper kan mycket väl härbärgera många viktiga arter i dessa grupper och om dessa arter har skydd enligt den åländska naturvårdslagen är det naturvårdsbrott att skada deras förekomster utan tillstånd. Om arterna har skydd enligt EU-lagstiftning är landskapsregeringen som medlemslandets myndighet skyldig att ta hänsyn till de även om de inte har skydd enligt den åländska lagstiftningen.*

Miljöbyrån vid Ålands landskapsregering konstaterar att hotade arter lever till största delen inom hotade biotoper. Av hotade lavar i Finland, finns 42% av arterna i gamla skogar och fuktiga skogsområden, som i sig är hotade biotoper. Även kalkbergarter (en annan grupp av hotade lavar) finns i hotade biotoper, men dessa finns inte alls i Föglö. Hotade mossor är oftast bundna till biotoper med särskilda förhållanden: gamla skogar, kärr, lövträd och ruttnande ved. Dessa biotoper har observerats i inventeringarna. Hotade svampar kräver oftast ruttnande ved eller gamla träd i en skuggig miljö (94%). Gamla skogar, d.v.s. västlig taiga som naturtyp, finns på vissa platser i Föglö och sparas i naturtillstånd. Skogskärr och -mossor är inte lagskyddade på Åland, men i inventeringarna har de observerats och Miljöbyrån vid Ålands landskapsregering söker lösningar i samarbete med infrastrukturavdelningen att undvika dem. Allmänt sett är de biotoper där hotade insekter förekommer också hotade, och kommer fram i biotopinventeringen.

ÅNOM menar 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 Kortruttprojekt Västra Föglö", daterad 2/7 2015.

#### *Biltrafikens inverkan på djurliv*

*Det planeras att 650 fordon kommer att köra på vägen dagligen. Då kortrutt 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 och om tillämpligt även andra djur.*

Ett rimligt antagande är att fordonstrafiken kommer att vara koncentrerad till färjans ankomst- och avgångstider. Effekten blir då sannolikt att det finns längre uppehåll utan fordonstrafik på vägen över dygnet som minskar faran och hindret för djuren.

### ***Spridningsvägar för biologisk mångfald***

*Att anlägga ett landskapsperspektiv vid stora infrastrukturprojekt är centralt för förståelsen av dess påverkan på ekosystemet. Dock är landskapsperspektivet ofta frånvarande till förmån för specifika oberoende enheter. Enligt FN:s konvention om biologisk mångfald ska tre nivåer finnas för bedömning av biologisk mångfald, där landskapsnivån ingår i den övergripande ekosystemnivån. Inom ramen för ett landskapsperspektiv bedöms framför allt funktionsgrad av ekologiska nätverk, eller ekologisk konnektivitet. För att ta i beaktande den ekologiska konnektiviteten i infrastrukturplanering finns begreppet grön infrastruktur. Naturvårdsverket beskriver grön infrastruktur enligt följande:*

*Grön infrastruktur definieras som ett ekologiskt funktionellt nätverk av livsmiljöer och strukturer, naturområden samt anlagda element som utformas, brukas och förvaltas på ett sätt så att biologisk mångfald bevaras och för samhället viktiga ekosystemtjänster främjas i hela landskapet.*

*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 ens för avrinningsområden som kan påverkas. Förslag till restaureringsinsatser eller ekologisk kompensation uteblir likaså. En diskussion om den långsiktiga effekten av att skapa artificiella barriärer i ett skärgårdslandskap uteblir i planhandlingarna. Som effekt förefaller förslaget till vägplan som en produkt från decennier tillbaka då miljöplaneringen inte var lika utvecklad.*

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. 21 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 lägre i decibel än vid normal fordonstrafik på den planerade vägdragningen. 22 Bullrets effekter på ekosystemet är inte inkluderat i underlaget till vägplanen för västra Föglö, utan berörs snarare som en olägenhet för nära bosatta.*



ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

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.

### **Nattspelande fåglar**

*Vid fågelinventeringen på Degerö inom ramen för MKB:n påträffades flest arter och individer. Samtidigt påpekas att "en kompletterande nattinventering av nattspelande fåglar bör genomföras för det alternativ som väljs". I planhandlingarna framgår inga uppgifter om att en sådan har gjorts.*

### **Invasiva arter**

*I vägplanehandlingarna finns inte beskrivet hur skyddsåtgärder kommer att vidtas för risken av spridning av invasiva arter. Invasiva främmande arter t.ex. jättebalsamin, jätteloka och blomsterlupin sprids med jord som innehåller frön, med människor eller fordon som har arbetat i jord som innehåller frön. Av dessa är jättebalsamin och jätteloka invasiva arter av unionsbetydelse, som enligt EU-förordning om invasiva arter inte får introduceras eller spridas i naturen eller gynnas att bli fler. Man får absolut inte heller använda sådan från annanstans transporterad jord vid vägbygge eller släntering, som kan innehålla invasiva arter eller deras förökningskroppar.*

Miljöbyrån vid Ålands landskapsregering följer upp spridningen av invasiva arter, och vid behov görs nödvändiga åtgärder i samarbete med vägunderhållet. Målsättningen är att använda befintliga massor i nom vägområdet som berörs i så stor utsträckning som möjligt.

### **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) Värdet av spridningsvägar för flora och fauna och ett 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 som ett starkt samhällsintresse då vi människor är starkt beroende av ekosystemtjänsterna som naturen tillhandahåller.*

Ålands Natur & Miljö noterar också, om än att naturvärdena på ifrågavarande område inom etapp 2 allmänt är lägre än på Gripösidans etapp 1, att den sammantagna påverkan på

ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

*naturmiljöer 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 vägen skulle stycka en skärgårdsnatur av omistlig karaktär. En ändamålsenlig avvägning av olika samhällsintressen är i detta fall sålunda omöjlig, varvid landskapsregeringen inte bör gå vidare med vägplanen utan granska andra alternativ för att nå sina syften.*

Ålands landskapsregering konstaterar att man genom de inventeringar, undersökningar och värderingar som gjorts för projektet i MKB- och vägplaneprocessen tillsammans med berörda byråer och myndigheter klargör att vägplanen kan fastställas på basen av det sammanvägda samhällsintresset. ÅNOM:s påminnelse har bemötts i den inledande sammanfattningen samt i den löpande texten.

### ***Påverkan på områdets rika kulturhistoria***

*Landskapet kring Degerby är en av Ålands kulturhistoriska och miljömässiga pärlor. Segelleden genom Spetalsund har anor åtminstone sedan medeltiden. Föglö som en anhalt för sjöfarande mellan Sverige och Ryssland klargörs redan i det "Danska itinerariet", som beskriver Kung Valdemars segelled och troligen skrevs redan på 1200-talet. På norra Degerö finns ett omfattande område med fornminnen, som hänför sig till den ryska och svenska militära närvaron i skärgården på 1700- och 1800-talet, framför allt under Stora nordiska kriget 1714-21 och under Lilla ofreden 1742-43.<sup>27</sup> Befästningarna vid sundet och rester av militära anläggningar nära tingsgården Enigheten vittnar om denna tid. I terrängen kan man också spåra äldre bosättning (möjligen från järnåldern), som fortfarande väntar på att utforskas. I museibyråns kartläggning beskrivs sammanlagt 96 fornminnen: husgrunder, ryssugnar och stensättningar. Åtminstone fyra av dessa berörs direkt i "Vägplan etapp 2", där tanken är att fornminnens skulle rubbas efter en arkeologisk undersökning.*

*Landskapsregeringen har enligt egen utsaga "i uppdrag att skydda, vårda och informera om våra fornlämningsmiljöer så att både nuvarande och kommande generationer kan förstå och uppleva det historiska kulturarvet".<sup>28</sup> Åland har också undertecknat den reviderade europeiska konventionen om skydd för det arkeologiska arvet (ÅFS 1995:97). Åland erkänner alltså*

*[ ..] att det europeiska arkeologiska kulturarvet, som bär vittne om äldre historia, allvarligt hotas av nedbrytning till följd av det ökande antalet storskaliga exploateringsföretag, naturens nedbrytande krafter, olovliga eller ovetenskapliga utgrävningar samt bristande information till allmänheten [ ..]*

*Kortrutten på västra Föglö kan inte anses vara något annat än ett "storskaligt exploateringsföretag" såsom stadgat i konventionen.*

*Den riktgivande resolutionen av EU-parlamentet om skydd av Europas naturarv, byggnadsarv och kulturarv i landsbygdsområden och öregioner bör också påminnas om.*

*Europaparlamentet uppmanar EU, medlemsstaterna, lokala myndigheter samt icke-statliga organisationer som verkar på kulturområdet att arbeta för att bevara och främja Europas kulturarv och att medvetandegöra medborgarna om betydelsen av detta kulturarv, med särskild tonvikt på att bevara, återuppbygga och främja traditionella småsamhällen.*

*Återigen vill vi påminna om landskapslagen om allmänna vägar 10 § 1 mom. vilken stadgar att vägnätets utbyggnad ska planeras "utgående från en ändamålsenlig avvägning mellan olika samhällsintressen". Ur kulturhistorisk och arkeologisk synvinkel är vägplanens etapp 2 ett särskilt hot mot ett av Ålands värdefullaste kulturarv. Här måste allmänna kulturintressen betraktas väga tyngre än ekonomiska bevekelsegrunder med oklar framtidsverkan.*

### ***Påverkan på Degerby som (historisk) centralort***

*Om korttrutten förverkligas med bro till Gripö kommer Degerby oundvikligen att bli en sidsteppad centralort. En flytt av färjefästet från Degerby kommer att få ödesdigra samhällsekonomiska följder på flera plan. Då färjefästet byggdes om i Degerby styrdes trafiken från Föglö över till Överö och under denna period uppstod en påtaglig stiltje i Degerby.*

*Butikens omsättning minskade under perioden radikalt. Likaså märkte caféet av detta på ett påtagligt sätt. Detta visar hur viktigt färjefästet är för näringsidkarna i Degerby.*

Vägplanens effekt på Degerby som centralort i Föglö kommun vid ett förändrat trafiksystem, har analyserats i miljökonsekvensbedömningen i samband med Förstudien av korttruttssystemet genom en samhällskonsekvensbeskrivning. Ålands landskapsregering hänvisar också till avsnitt 5.8 i MKB:n.

I samband med Förstudien av korttruttssystemet genomfördes en samhällskonsekvensbedömning, där den sociala- och samhällseffekten av den föreslagna förändringen i skärgårdstrafiksystemet utreddes och behandlades. I samband med MKB:n för korttruttsprojekt västra Föglö, som ligger till grund för vägplanen, behandlades frågorna på nytt, på ett mera lokalt plan.

De trafiklösningar som eftersträvas i projektet, ska uppfylla hela den södra åländska skärgårdens trafikbehov, inte bara Degerbys. Så länge kommunens centrala administration kommer att finnas inne i Degerby kommer sannolikt byn att fortsättningsvis vara centralort i kommunen med god service. Genom att flytta genomfartstrafiken från byn, vilket är ett resultat av vägplanen, kan man också förändra markanvändningen i byn från trafikområden till mera vistelsevänliga ytor med aktiviteter som lockar besökare.

### ***Föglöbutiken***

ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

*Föglöbutiken är den enda livsmedelsbutiken i Föglö. Den har under en följd av år haft problem med lönsamheten och ett minskat kundunderlag kommer att göra det än svårare att fortsätta verksamheten. En flytt av färjefästet från Degerby innebär att de kunder som idag under bilköandet och väntan på färjan försvinner. En flytt innebär också en risk för att de som bor i Västersocken, Östersocken, på Sonbodalandet samt i Vargskär inte svänger av till Degerby för att handla, utan utför sina inköp på vägen till Föglö i Mariehamn eller Lemland Söderby. Idag stannar många vid ankomsten till Degerby till vid butiken för att göra sina uppköp.*

### **Seagram**

*Många av kunderna till restaurang Seagram lämnar idag sina bilar i Svinö och tar färjan över till Degerby och promenerar från färjefästet. Största delen av dessa kunder försvinner om färjefästet flyttas till Gripö. Om man blir tvungen att ta bilen över till Föglö för restaurangbesöket kommer många kunder att välja att åka till en restaurang på fasta Åland istället på grund av bilbiljettkostnaden.*

*Även andra näringsställen i Degerby kommer att drabbas på samma sätt. Vi erfar att många bilburna väljer att åka i god tid till färjekön för att under väntan besöka Degerby café, Tullkällaren, butiken osv.*

### **Eleverna**

*Eleverna vid Föglö grundskola kan idag då aktiviteter som ska utföras i Mariehamn eller på fasta Åland i övrigt promenera ner till färjan, för att i Svinö ta bussen för vidare transport. Denna flexibilitet försvinner om färjefästet flyttas till Gripö, och kräver skjuts med bil.*

### **Övriga besöksmål**

*Även de övriga besöksmålen i Degerby kommer att drabbas av en stängning av färjefästet i Degerby såsom Föglömuseet. Då turistbussar besöker Föglö ankommer de i god tid ner till hamnen. Under väntetiden gör resenärerna förutom besök i kiosker och butiker besök i de museer och utställningar som finns i området.*

### **Sociokulturella konsekvenser**

*Ett mindre flöde i och genom Degerby ger också sociokulturella spår. Beklagligtvis finns inte det kulturhistoriskt viktiga Degerby inkluderad i det definierade utredningsområdet inom ramen för MKB:n. Kulturbyrån skriver i sitt utlåtande 2016 att detta "osynliggör centrala Degerbys kulturvärden". 31 Dessutom menar Kulturbyrån att flytten av ändhamn från Degerby kommer att kunna påverka "upplevelsen och förståelsen av kulturmiljön och därmed ortens kulturhistoriska värden".*

*Möjligheten till förståelse och upplevelse av Degerbys historia samt bevarandet av dess kulturhistoriska värden medverkar till att bygga Degerbys identitet och attraktivitet, vilket i sin tur bör diskuteras utifrån påverkan i till exempel besöksnäring och handel.*

*Kulturbyrån upprepar i sitt utlåtande 2017 att en detaljerad konsekvensanalys måste göras "för hur en infrastrukturell förändring av denna storlek påverkar samhället Degerby".<sup>32</sup> Ålands Natur & Miljö konstaterar att någon typ av konsekvensanalys i vägplanehandlingarna inte förekommer och att detta bör åtgärdas för att makthavare kan fatta ett välinformerat beslut.*

### **Vägsträckan är inte nödvändig**

*Nya vägsträckningar ska alltid motiveras med en synnerligen belagd allmännyttan. 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 samfärdsl eller för annan sådan allmän samfärdsl, 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. 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*

*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.*

*Om vägprojektets huvudsyfte är att göra ekonomiska inbesparingar men att dessa inbesparingar med ny tillgänglig information kan göras på annorlunda sätt kan inget annat konstateras än att vägplanen inte uppfyller lagstiftningens krav på nödvändighet.*

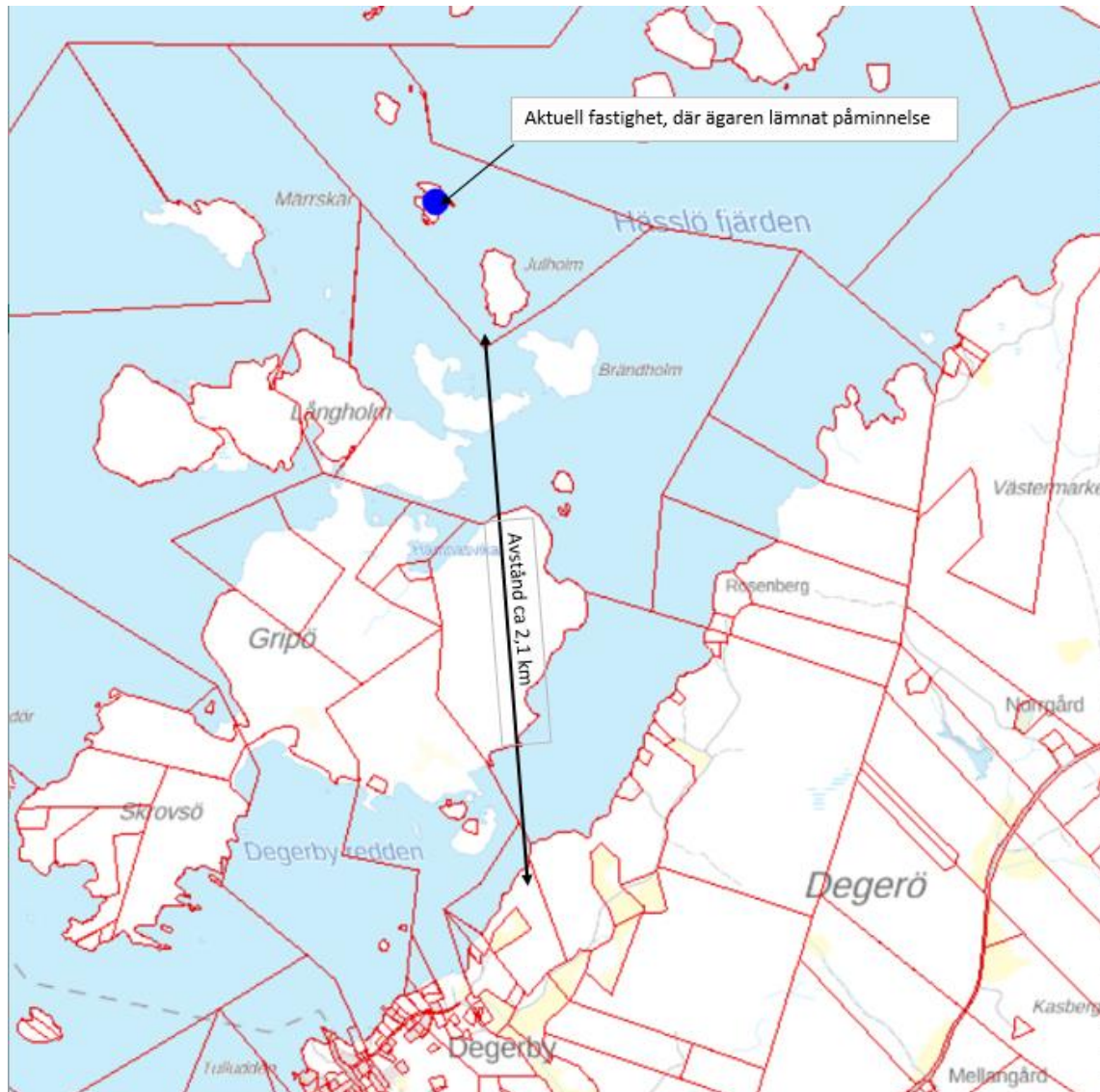
Ålands landskapsregering kan, efter en analys av Ålands natur och miljöns förslag, konstatera att "Snabbbrutten" inte är ett alternativt trafiksystem utan samma trafiksystem som redan finns idag. Man har presenterat dagens trafiksystem med ökad hastighet för fartygen, samt utökat trafiken med passagerartrafik 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 för närvarande ca 14 distansminuter på eldrift från laddningsbara batterier. För isgående fartyg som även lastar fordon, är en laddningsbar hybriddrift kombinerat med korta färjepass, samt där laddningstiden i hamnarna är ca 50% av körtiden, det idag enda fungerande konceptet där man kan uppnå 60-70% batteridrift under gynnsamma förhållanden.

## 8. Påminnelse från ägare till fastighet: 62-406-1-108

Man kan konstatera personen som lämnat påminnelsen äger en fastighet som ligger minst 2,1 km från vägplaneförslaget.



### 1 Del 2 av vägplansprojektet

Vägplan med miljöberättelse för, del 2 av "Om och nybyggnad av landsväg 700" omfattar sektion O till sektion 1250 av förbindelsen mellan Degerö och norra Gripö, Föglö kommun. Del 2 av förslaget till vägplan ligger i sin helhet på Degerö norr om Degerby.

Undertecknad markägare har även framfört argument mot del 1 av här aktuellt projekt. Det hänvisas till de motargument som insändes till Föglö kommun i mars 2018. Här upprepas i vilket fall som helst dessa argument.

### 2 Grunder och faktaomständigheter

ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

*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 vägslagstiftningen 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 Spettarhålet innebär. Den eftersträvade 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 t.ex. 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 kortruttsystemet.

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

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

Enligt 25 § 2 mom. LL (1957:23) om allmänna vägar ska vägplan fastställas av landskapsregeringen, sedan bl.a. ägare av fastighet och andra, vilkas fördel eller rätt kan beröras av planen, beretts tillfälle att framställa påminnelser.

Ändringen av 12 § och 28 § Kommunallagen (1997:73) för landskapet Åland, varigenom de åländska kommunerna ålades skyldighet att ta i bruk och använda en elektronisk anslagstavla istället för en fysisk anslagstavla samt att publicera kommunala beslutsprotokoll på den elektroniska anslagstavlan, trädde i kraft och började tillämpas 1.6.2018.



ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

Ålands landskapsregerings beslut att låta ställa ut vägplanen har behandlats av Föglö kommun. Utställandebeslutet fattades dock 3.5.2018 och påminnelse med anledning av beslutet skulle vara Ålands landskapsregering tillhanda redan 29.5.2018. Föglö kommuns behandling av beslutet att ställa ut vägplanen har därför inte hanterats på den elektroniska anslagstavla som kommunen började använda 1.6.2018.

*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 föreslagna vägplan innebär att vägen påbörjas utan någon väganslutning till någon väg överhuvudtaget.*

På översiktskartan som delgavs i samband med vägplaneförslag för både del 1 och del 2 redovisades 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 färjfäste 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.*

Vägplaneförslaget omfattar inte hamnen på Mellanholm.

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*

ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

*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.*

Vägplaneförslaget omfattar inte hamnen på Mellanholm.

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.*

Vägplaneförslaget omfattar inte bron över Spettarhållet.

Landskapsregeringen för dialog Trafikverket som även har lämnat utlåtande i ärendet

### *3 Juridiska bestämmelser*

#### *3.1 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 medföra) 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 rekreationsändamål, t) 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 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.*

### *3.2 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.*

ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

*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 luk,t (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 sakskador som inte är ringa.*

*Enligt 1 § i landskapslagen om tillämpning i landskapet Åland av lagen angående vissa grannelagsförhållanden (blankettlagen om grannelagsförhållanden) tillämpas 1 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.*

### 3.3 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 företagens eller verksamhetens inverkan på bl.a. rekreationsmöjligheterna, 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.*

*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.*

### 3.4 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 oskäliga 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 UQil1 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.*

### 3.5 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 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.*

### 3.6 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 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 miljövårdssynpunkter. Väg ska förläggas och byggas så att de olägenheter som vägen och trafiken medför för omgivningen blir så små som möjligt.*

### 3.7 Landskaps lag om fornminnen

*Det föreligger rika fynd av fornminnen och en rad fasta fornminnen där vägen skall fram. Karlsson anser att det saknas lagliga förutsättningar för att rubba dessa fasta fornminnen.*

## 4 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 fiskodlingsplatserna 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 28 maj 2018*

ÅLR:2018/3233  
Datum: 2019.01.22

### *KJELL KARLSSON*

Miljöbyrån vid Ålands landskapsregering konstaterar att landskapsperspektivet, i förhållande till spridningsvägar och ekologisk konnektivitet, är viktigt i skyddandet av naturens mångfald. Det finns dock inga bestämmelser i lagen om att skydda dem.

Hotade arter lever till största delen inom hotade biotoper. Av hotade lavar i Finland, finns 42% av arterna i gamla skogar och fuktiga skogsområden, som i sig är hotade biotoper. Även kalkbergarter (en annan grupp av hotade lavar) finns i hotade biotoper, men dessa finns inte alls i Föglö. Hotade mossor är oftast bundna till biotoper med särskilda förhållanden: gamla skogar, kärr, lövträd och ruttnande ved. Dessa biotoper har observerats i inventeringarna. Hotade svampar kräver oftast ruttnande ved eller gamla träd i en skuggig miljö (94%). Gamla skogar, d.v.s. västlig taiga som naturtyp, finns på vissa platser i Föglö och sparas i naturtillstånd. Skogskärr och -mossor är inte lagskyddade på Åland, men i inventeringarna har de observerats och miljöbyrån söker lösningar i samarbete med infrastrukturavdelningen att undvika dem. Allmänt sett är de biotoper där hotade insekter förekommer också hotade, och kommer fram i biotopinventeringen.

Miljöbyrån anser att ingen av de synpunkter som förts 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.

Miljöbyrån bedömer att det inte finns några lagliga hinder med att genomföra vägplanen.