

Bilaga 15.

Bemötande av inkomna utlåtanden på utkastet till MKB för korttruttsprojekt Västra Föglö, daterat 2015-11-27

Utlåtande från Klas-Henrik Flodin och Regina Flodin, markägare på bl.a. Gripö

Mottagare

Ålands landskapsregering
PB 1060, AX-22111 Mariehamn, Åland

Undertecknade ägare till fastigheterna Södergård Rno 5:45, Norrgård Rno 4:57 samt Marielund Rno 3:7 belägna i Degerby, Föglö anför följande angående planer på korttrutt från västra Föglö till fasta Åland.

Vi hänvisar till våra tidigare skrivelser daterade 24.02.2014 och 10.08.2015.

Ytterligare vill vi framhålla allt det negativa som framkommit i miljökonsekvensbedömningen.

Ett överstort ingrepp i naturen i förhållande till nyttan. Hela projektet bör avskrivas. Vi kommer inte att upplåta mark för ifrågavarande planer.

Degerby 29.04.2016



Klas-Henrik Flodin



Regina Flodin

Landskapsregeringens bemötande: Markägarnas synpunkter har vägts in i den övergripande bedömningen.

Utlåtande från kommunstyrelsen i Föglö

Bilagor nr 1 § 66/2642

FÖGLÖ KOMMUN REFERENSGRUPP FÖR KORTTRUTTSPROJEKT VÄSTRA FÖGLÖ

Sammanträdestid: torsdag 14 april 2016 kl. 15.15 – 16.35.
Plats: Kommungården
Närvarande: Torsten Sundblom
Hans-Kristian Skaag
Stig Fellman
Alfons Boström, ersättare
Övriga närvarande: Agneta Raitanen, sekreterare

Referensgruppen tillsattes av kommunstyrelsen § 70/12.5.2015 för att representera kommunen vid miljökonsekvensbedömningen för projekt Västra Föglö som är ett delprojekt inom Korttruttsprojektet. Mandatet gäller fram till dess att vägplan och MKB för projektet är klart.

I Ålands landskapsregerings utkast till miljökonsekvensbedömning utreds två olika hamnlägen och farleder, tre olika brolägg och flera alternativa väglinjer.

Försluste 1a (Långholm) eller 1b (västra Gripö)

Gällande de två alternativen för försluste, 1a och 1b, anser referensgruppen att de båda är likvärdiga för kommunens framtid. 1a har som fördel djupsare vatten men istället blir vägbyggnadssträckan på land något längre. Alternativ 1b kräver en hel del muddring men landvägen blir kortare. Referensgruppen tar inte ställning till alternativet utan anser 1a och 1b vara helt jämförbara.

Brolägg 2a (nordlig väg och bro Gripö-Degerby), 2b (mellersta broläget) eller 2c (södra broläget)

Referensgruppen förordar alternativ 2b.

Väglinje 3a (Degerö västra-anslutning Dalsvägen) eller 3b (Degerö östra-anslutning Lövskulla)

Referensgruppen anser inte att alternativ 3a är ändamålsenligt. Det delar kommunens service och gör att skolan splittras från dagis och äldreomsorg. Alternativ 3b har fördelen att det går smidigt att svänga in till dagis på väg till och från jobbet. Referensgruppen förordar alternativ 3b.

Referensgruppen påpekar att landskapsregeringen behöver kontakta kommunen i frågor gällande detaljvägplanering. Detta för möjligheten att komma överens om anslutning till kommunalväg.

Slutligen vill referensgruppen framföra en förhoppning om att projektet nu tar fart och att det påbörjas så fort som möjligt.

Föglö, 14.4.2016


Torsten Sundblom


Stig Fellman


Hans-Kristian Skaag


Alfons Boström


Agneta Raitanen
sekreterare

Landskapsregeringens bemötande: Landskapsregeringen har noterat kommunens ställning till alternativen utgående från kommunal service. Utlåtandet är tydligt med avseende på kommunens ståndpunkt.

Utlåtande från Gustaf Widén, markägare, Degerby

>>> Gustaf Widén <gustaf.widen@aland.net> 28.4.2016 14:21 >>>
Till Ålands landskapsregering

Ärende: Synpunkter på utkast till miljökonsekvensbedömning för korttruttsprojektet västra Föglö.

Lägg ned detta huvudlösa projekt!

Det är min absoluta åsikt efter att ha läst konsulternas utkast till miljökonsekvensbedömning för projektet västra Föglö.

På ett förtjänstfullt sätt lyfter utredningen fram den unika kulturmiljön längs segelleden vid Spetalsund och det maritima kulturarv som Degerby i så rikt mått representerar. En bro över sundet och nya vägar på Gripö och Degerö skulle innebära en total skövling och exploatering av ett av Ålands känsligaste områden. Konsulterna betonar att alla framlagda broalternativ innebär ytterst grova ingrepp i miljön med obetydlig tidsvinst för resenärer som följd.

Viktigt är också att man pekar på de sociala konsekvenserna med ett flyttat färjeläge, inte minst det allvarliga hot som då riktas mot den oundgängliga bybutiken.

Nollalternativet är det enda hållbara.

Landskapsregeringens bemötande: Alla infrastrukturprojekt medför intrång som kan medföra negativa miljökonsekvenser vilket beskrivs i MKB:n. MKB:n är ett av de beslutsunderlag som kommer ligga till grund för kommande beslut om projektet. Även andra utredningar och aspekter kommer utgöra grund för beslutet, bland annat ekonomiska aspekter. Dagens trafiksystem i skärgården bedöms inte vara ekonomiskt hållbart på lång sikt på grund av att man redan nu har ett ökande underskott i landskapets budget och att man inte ser att situationen kommer att förändras inom rimlig tid. Detta innebär att risken för kommande inbesparingar i driftsutgifterna är hög vilket kommer att påverka skärgårdstrafiken genom indragna turer och trafiklinjer.

I vissa bedömningar är utkastet otydligt och det finns gott om upprepningar i texten, där man ibland glömt att fylla i de referenser som åberopas. Mycket – inte minst i avsnittet om social inverkan i framtiden – bygger på lösa antaganden och hypoteser med "sannolikt" och "möjligen" som frekventa ord. De parametrar som används för stor, måttlig respektive liten inverkan på natur och kulturmiljö är svävande och baseras i hög grad på personligt tyckande.

I mina ögon är alla de ingrepp som diskuteras stora och totalt oacceptabla. Det finns ingenting som motiverar att alternativ 1b, 2b, 3 a skulle vara "det bästa".

När begreppet "buller" analyseras tycks man snarast utgå från stadsmiljöer, inte från den tystnad som råder i ett praktiskt taget orört naturområde. En bro över Spetalsund skulle innebära en chockartad förändring av hela livsmiljön.

Det är inte bara ett fåtal stugägare som berörs! Vägalternativ 3 a skulle exempelvis ha starkt negativa konsekvenser för ljudmiljön kring 1700-talsgården Enigheten, ett av skärgårdens viktigaste kulturarv.

Landskapsregeringens bemötande: Samtliga referenser finns i referenslista. Konsekvensbeskrivningar för framtidsscenario innehåller många gånger stora osäkerheter, bland annat beroende på osäkra omvärldsförutsättningar. För att göra bedömningarna måste man då ha en hypotes om en trolig framtidsutveckling. I dessa beskrivningar är det mycket viktigt att bedömningarnas osäkerhet är tydlig. Bedömningarna baseras inte på personligt tyckande utan följer den metod som redovisas i kapitel 3.3.

MKB:ns ställningstagande till vilka alternativ som är bäst är baserat på omfattningen av de negativa konsekvenserna. Dessa alternativ bedöms sammantaget medföra minst negativa miljökonsekvenser av de olika utbyggnadsalternativen.

Områdets tystnad och påverkan på Enigheten finns beskrivet i MKB:n i kapitel Rekreation och friluftsliv och i kapitel Buller. Ålands Landskapsregering tillämpar redovisade bullerriktvärden vilka MKB:n förhåller sig till. Dessa är samma i stadsmiljö och på landsbygden.

Redogörelsen för de arkeologiska fyndigheterna i området visar att man i dagens läge vet ytterst lite om det som döljer sig i jorden. Här skulle fordras grundliga – tidsödande och dyra – utgrävningar om man ens ska komma i närheten av det skydd för fornlämningar som stipuleras i lagen. Jag hävdar också att den kartläggning som åberopas är ofullständig.

Landskapsregeringens bemötande: I fortsatt arbete med projektering av vägen kommer det alternativ som väljs utredas vidare. Detta följer sedvanlig planeringsprocess med successivt fördjupade analyser.

När det gäller analysen av naturen vid Spetalsund och på Gripö förefaller resonemanget ofta ganska grunt. Inte minst den geologiska undersökningen har klara brister. När placeringen av en eventuell bro dryftas anges en möjlig korridor på 200 meter för de södra alternativen: jag är förvånad över en så oprecis bedömning.

Förvåning väcker också analysen av fågellivet, där den språkligt pejorativa benämningen "trivial" ger en missvisande och förenklad bild av situationen.

Landskapsregeringens bemötande: Havsbotten och strandlinjer i Spetalsund och runt Gripö och Degerö har karterats med multibeam-ekolod i två olika frekvenser vilket har gett en god kännedom av både topografin på havsbotten och det underliggande sedimenten ner till 10 m djup. Därutöver har man i de alternativa bro- och hamnlägena karterat sedimentlagren samt bergnivån ner till 30 m under havsbotten med en reflektionsseismisk undersökningsmetod.

Eftersom det i detta parti (vid alternativ 2b) finns extra geotekniska svårigheter är det inte möjligt utan att göra mer fördjupade studier och projekteringar kunna precisera ett mer exakt läge för en bro. Om detta läge blir aktuellt kommer förutsättningarna och val av grundläggningsmetod behöva utredas närmare. Exakt läge inom korridoren är inte alternativskiljande och behövs därför inte i detta tidiga skede.

Ordet trivial är den vanliga benämningen för att beskriva en för området vanlig fågelfauna.

Protokollet från avgränsningsmötet i juni 2015 är bristfälligt och oöverskådligt. Mitt inlägg har förpassats till en bilaga, men borde i själva verket infogas i det löpande protokollet för att rättvist relatera det som skedde på mötet.

Vad den bilagda företagsreklamen – många sidor – i slutet av MKB-utkastet över huvud taget har här att göra begriper jag inte.

Landskapsregeringens bemötande: Alla skrivelser och inlägg (skriftliga) som togs upp under och efter mötet har bifogats protokollet som bilagor.

Som direkt berörd markägare finner jag att de sammanfattande texterna i utkastet till miljökonsekvensbedömning ger övertygande argument för att lägga ned hela detta projekt, som hotar unika kultur- och naturvärden.
Att mark i min ägo utnyttjas för framtida projektering och vägdragningar godkänner jag inte.

Föglö 28/4 2016

Gustaf Widén

ägare till fastigheterna Skansbacka 3:1 och Hästkleven 3:24 i Föglö Degerby

Landskapsregeringens bemötande: Se ovan för beskrivning av att MKB:n utgör ett av flera beslutsunderlag.

Utlåtande från Maria Marquard, markägare, Degerby

Synpunkter:

Kommentar till förslag om korttrutt

Jag har varit sommar ålänning i Degerby hela mitt liv och har nu en tomt "Hellesten" norr om Degerby. Tomten är ungefär placerad mellan alternativ 2a och 2b i förslaget "om korttrutt i västra Föglö".

Jag har läst förslagen och har följande kommentarer.

Som utgångspunkt önskar jag det bästa för Degerby och Föglö. Jag har svårt att se det nuvarande förslaget att det skall medföra större förbättringar utan för stora också långsiktiga konsekvenser för miljö, kultur och ett hållbart samhälle runt Degerby och Föglö. Det är klart att jag också har ett personligt intresse i och med att min tomt kommer att förlora i värde ekonomisk och trivselsmässigt, men värst är det, att mycket vackert och sällsynt område i Norden kanske förstörs utan att det ger stor vinst. Jag kan flytta till andra vackra ställen, men det är svårt att få tillbaka natur och kulturvärden.

Andra kommentarer:

- Tidsmässigt sparas för Föglöbor mycket lite tid på resan (max 10min), och man är fortfarande beroende av färjan och därmed tider, väder, vind, omkostnader mm.
- Ett nytt färjfäste flyttas inte långt från det nuvarande, och innebär stora ekonomiska och miljömässiga konsekvenser för naturen på holmen den byggs på. Sett utifrån kan det verka nästan orationellt att man bygger nytt både färjfäste och vägar utan att reducera färjtid nämnvärt, i stället för att använda och vidga existerande faciliteter.

Landskapsregeringens bemötande: Reduceringen av färjans körtid blir 11-12 minuter beroende vilket färjelägesalternativ som väljs, med tanke på att linjen trafikeras med upp till 24 enkelturer per dygn blir inbesparingen betydande. Minskningen i restid mellan Föglö och Mariehamn blir större för resenärerna och framför allt om man ser att trafiken till sydöstra skärgården också kan komma att utnyttja linjen. Förkortningen innebär att man kommer att kunna göra en tur och retur resa på en timme vilket gör att turlistan bättre kan anpassas efter trafikbehovet.

- I alla tre förslag är miljökonsekvens för natur, vatten och djurliv tydligt framställt i rapporterna. Så oavsett vilken lösning man måste se på, kommer det få stora miljömässiga konsekvenser.
- Det samma gäller beskrivningarna om konsekvenser för kulturvärdet i gamla farleden och Degerby.
- För att bevara ett hållbart samhälle, kan det vara speciellt viktigt att säkra Degerbys liv i form av skola och särskilt affären som förnärvarande är den ända affär i kommunen. Flyttas färjfastet till Gripön och vägar dras runt Degerby, kommer det att bli ganska osäkert om inte omöjligt att bevara en egen affär. Erfarenhet från andra ställen i Norden är, att stängs affärer medverkar det till att folk flyttar därifrån.

Landskapsregeringens bemötande: Utkastet till MKB redovisar dessa miljökonsekvenser och sociala konsekvenser. MKB:n beskriver att det finns en risk att den lokala butiken påverkas negativt men man ser en ännu större risk i att samhället på Föglö påverkas negativt i nollalternativet då allt större sparkrav ställs på den offentligt finansierade skärgårdstrafiken.

- Det kommer i alla tre förslag att innebära en betydlig trafikökning på Föglö med de miljökonsekvenser som framgår av rapporterna. En trafik som övervägande är genomfartstrafik.

Landskapsregeringens bemötande: Även om trafiken till Sottunga och Kökar tar vägen över Föglö kommer den trafik som Föglöborna genererar att vara större. Invånarantalet på Föglö är betydligt större än både Kökars och Sottungas tillsammans.

•Rent ekonomiskt ser det ut som en besparing om några år, men man väljer en traditionell, inte särskilt framtidssäkrad lösning. Egentligen i min åsikt bara mera "av det samma" vägar, bilar, broar, som finns överallt. Det är mycket tvivelaktigt om det på sikt skapar liv, aktivitet och ett både mänskligt, kulturellt och miljömässigt hållbart samhälle.

Landskapsregeringens bemötande: I förstudien där korttruttssystemet jämfördes med dagens trafiksystem i skärgården över en tidsperiod på 40 år visade den ekonomiska analysen att korttruttssystemet är mer hållbart när man tar hänsyn till både investeringskostnader och driftskostnader under tidsperioden. I övrigt så utgår analysen från dagens samhälle och de förutsättningar som idag finns för ett hållbart samhälle. Genom att förkorta färjeturerna finns större möjligheter att välja miljövänliga alternativ för framdriften än om man behåller dagens strukturer. Både förstudien och utkastet till MKB påpekar att det behöver finnas en fungerande kollektivtrafik till och från färjorna.

•Färjeturen från Svinö till Degerby är unik och en turistattraktion i sej. Varför inte bevara den och i stället för broar och bilar använda pengar på att utveckla och undersöka möjligheter för mera miljövänliga färjor och annan transport. Det sker mycket utveckling inom energi och transport, som också kan medverka till miljömässigt hållbara lösningar på färjor.

•Lokala arbetsplatser är viktiga för att upprätthålla lokalt liv och skatteinkomster. Lokala arbetsplatser finns t.ex. på färjan, i affären och turistaktiviteter. Alla de tre områdena riskerar att bli hotade i korttrutt förslagen.

Min vädjan och mitt förslag är att ni på Ålands landskapsregering tittar på andra mera innovativa och framtidssäkrande lösningar än nuvarande korttrutt förslag.

Inskickat torsdag, 28 april, 2016 - 23:59

Maria Marquard

Landskapsregeringens bemötande: Se föregående bemötande.

UTLÅTANDE ANGÅENDE MKB VÄSTRA FÖGLÖ

Jan Grönstrand
Civ. ing.
Mariehamn

1 Korttruttsplanerna allmänt

1.1 Dialog

Projekt Västra Föglö är en integrerad del i det totala korttruttsprojektet, varför jag anser det viktigt att också översiktligt kommentera hela projektet.

På sidan 128 i den föreliggande utredning under rubriken "Utförande/arbetsbeskrivning" står bl.a.: "Den enskilt viktigaste av dessa faktorer är utan tvekan dialogen med allmänheten och beställaren Ålands landskapsregering. En väl fungerande dialog kännetecknas dels av att kontakter tas i tillräcklig omfattning och vid rätt tidpunkt, dels av att informationsutbytet går i båda riktningarna." Jag lämnade in synpunkter på förstudien, jag har genom tidningarna försökt få till stånd en dialog. I en utredning från Ålands Teknikkluster rf. i januari 2013 behandlas miljövänlig färjetrafik. Ingen som helst respons har ännu kommit från Landskapsregeringen (LR).

Landskapsregeringens bemötande: Dialogen med allmänheten har, i MKB-processen, följt de krav som ställs i lagstiftningen. I samband med avgränsningssammanträdet inbjöds allmänheten att inkomma med skriftliga synpunkter till MKB:n under 4 veckor efter mötet. Projektet som utkastet till MKB behandlar är ett infrastrukturprojekt som omfattar investeringar i vägar, broar och hamnar. Projektet innehåller alltså inte investering i ny färja. Därför har inte heller frågan om miljövänlig färjetrafik kunnat behandlas i MKB:n. MKB:n utesluter inte på något sätt att man dessutom satsar i miljövänlig färjetrafik i förbindelsen. Omställning till miljövänlig färjetrafik är något som Trafikbyrån arbetar med kontinuerligt. För miljövänliga transporter se bemötande nedan under 1.5.

1.2 Ekonomiska felaktigheter

I min kommentar till den första MKB:n visade jag på felaktiga ekonomiska kalkyler. I utredningen saknas kostnader för underhåll och skötsel av nya vägar och broar. Dessa kan uppgå till i snitt ca 1 miljon per år, vilket helt åter upp den antagna vinsten om 40 miljoner på 40 år. Dessutom är det helt orimligt att en investering på 60 miljoner euro i en bro över Prästösund skulle kunna vara lönsam när befintlig linfärja kostar kring 650 000 per år och kostnaden dessutom kan sänkas med ungefär 130 000 euro till 520 000. (Se Ålands Teknikkluster, Miljövänliga bränslen på Åland). Ett annuitetslån på 40 år och bara 2 % ränta ger en årskostnad på 2,19 miljoner! Samma sak gäller för samtliga föreslagna broar, färjorna är betydligt billigare än kapitalkostnaderna för investeringen.

Landskapsregeringens bemötande: Kostnaden för drift och underhåll av alla landskapsvägar på Åland uppgår till ca 2,3 miljoner euro per år av dessa medel utgör skärgårdens andel ca 300 000 euro fördelat på samtliga skärgårdskommuner. Om man förverkligar både korttruttsprojekt västra Föglö och Östra Föglö kommer den nya infrastrukturen endast att påverka drift och underhållskostnaden marginellt. Den del av utlåtandet ovan som berör Prästösund och linfärjor hör inte till detta utkast till MKB och beaktas därför inte.

Påståendet att den totala investeringen i korttrutt vid egenfinansiering utan lån skulle vara betald på 12 år genom inbesparingar i färjornas driftskostnader, är helt orimligt. Färjorna kostar idag ungefär 17 miljoner per år. Totala investeringen i korttrutt har angetts till 200 miljoner. $200/12 = 16,7$, alltså sjunker driftskostnaderna från 17,0 miljoner till 0,3 miljoner! Antag att korttruttsinvesteringen bara är 120 miljoner så blir det ändå orimligt, inbeparingen kan inte vara 10 miljoner per år! Någon har räknat kolossalt fel. Dessa exempel visar tydligt på stora felaktigheter i de ekonomiska kalkylerna.

Landskapsregeringens bemötande: Författaren har missförstått metoden som använts för ekonomisk analys av investeringar i infrastruktur. Analysen har gjorts med den sk. "Nuvärdesmetoden" där drifts- och investeringskostnader sammanräknas över tid till ett nuvärde. På detta sätt kan olika trafiksystem med olika drifts- och investeringskostnader jämföras ekonomiskt. Förstudien säger inte att den totala investeringen är inbetald efter 12 år genom driftskostnadsinbesparingar utan den säger att om man väljer att investera i ett korttruttsystem så kommer man att efter 12 år att ligga på samma nuvärde som nuvarande trafiksystem och därefter kommer man att ligga på ett lägre nuvärde än nuvarande trafiksystem vilket innebär att korttruttsystemet förbrukar totalt sett mindre medel än nuvarande trafiksystem. (Samma förklaring gäller för Korttruttsprojekt Prästösund)

1.3 Logistiken vid korttrutt

Både i förundersökningen och i föreliggande rapport talas om kortare restider och att "förutsägbarheten" i trafiken skulle bli bättre. I den första rapporten utlovas generellt kortare restider och i utredningen för västra Föglö beräknas färjepasset förkortas med ca 10 minuter. Rimligheten i en investering av denna storlek för att minska färjans körtid med 10 minuter går man inte in på. Dessutom blir den totala restiden inte 10 min. kortare eftersom en extra körtid tillkommer för resande med bil. I den tidigare rapporten konstateras dessutom att väntetiderna blir längre och därmed förutsägbarheten sämre.

Landskapsregeringens bemötande: Restidsberäkningar för hela korttruttsystemet har gjorts i förstudien till Korttruttsprojektet där även väntetider vid färjefästen och angöringar räknades in. I denna MKB har endast fokuserats på vad detta projekt ger för ungefärliga restider för bil med målpunkter på ön för körtider på själva Föglö jämfört med idag för att kunna jämföra de olika alternativa sträckningarna mot varandra. Restider för fortsatta resor vidare i skärgården beror på vilka öar man ska vidare till/ kommer från.

Färjans restid blir 11-12 minuter kortare beroende på placering av färjefästet, beroende på målpunkt varierar körtiden eftersom vissa målpunkter får närmare och vissa längre till färjefästet jämfört med idag. MKB kompletteras med att även väntetider för färjan tillkommer och en hänvisning till förstudien.

Icke bilburna resenärer har inte beaktats alls i planerna för korttrutt. I utredningen nämns behovet av kollektivtrafik för att resenärer utan bil skall kunna förflyttas mellan de tre olika färjelägena på Föglö. Hur skall den trafiken se ut? Vad blir väntetiderna när färjan från Kökar kommer till östra Föglö och en del skall med tvärgående mot Sottunga och Kumlinge och andra vidare till fasta Åland? Samtidigt skall resenärer från Överö och Degerby kunna ansluta till Kökarfärjan.

Landskapsregeringens bemötande: Kapitel 2.4 har kompletterats med en text om kollektivtrafik. I förstudien, där nuvarande skärgårdstrafiksystem jämfördes med ett trafiksystem uppbyggt på kortare färjerutter och trafik över öarna, studerades möjligheterna till kollektivtrafik i skärgården. Där konstaterades att behovet av kollektivtrafik kommer öka med korttruttsystemet, med upp till cirka tre gånger på Föglö och samhällskonsekvensbedömningen påpekades behovet av ett kollektivtrafiksystem väl integrerat med färjetrafiken. Det finns goda möjligheter att bygga upp kollektivtrafiken i skärgården efter samma modell som man har i norra skärgården, avropsstyrd

matartrafik med minibussar. Bokningssystemet behöver då utvecklas så att man också kan boka kollektivtrafikresan mellan färjeavgångarna. Systemet blir då kostnadseffektivt, behovsanpassat och flexibelt. I dagens system i norra skärgården ringer resenären till kollektivtrafikproducenten och bokar resan. Resan är avgiftsfri mellan färjeavgångarna. Systemet medför att det skapas arbetsplatser i skärgården och att det finns tillgängliga fordon för annan service som färdtjänst, skolskjuts, taxi mm.

Cykelturisterna har man glömt bort trots att det är en grupp som LR sägs vilja satsa på.

Landskapsregeringens bemötande: Cykelturisterna har inte glömts bort. Det kommer att vara möjligt att cykla i skärgården på samma sätt som nu men turisterna kan se flera av skärgårdsöarna på sin resa. Med västra och östra Föglö utbyggt bedöms antalet cykelturister på Föglö att öka eftersom det blir en lagom sträcka att cykla mellan Degerby och Hastersboda för att sedan ta färjan till Kökar. MKB:n har kompletterats under rekreation och social konsekvenser med ytterligare text om cyklister (och fotgängares) utsatthet samt möjlighet att ta sig på de nya vägarna. Ett förslag på åtgärd som också kompletterats är att se över möjligheten att anpassa vägen bättre för cyklister.

Vad som inte heller analyserats är vad som händer under högsäsong när Föglölinjens färja inte kan få med alla bilar som skall vidare till tvärgående linjen och Kökarlinjen. Under högsäsong är ofta både Föglölinjens och södra linjens färjor fullsatta. Skall bilar, som bara skall till Föglö tvingas vänta eller skall man acceptera att många resenärer missar sin anslutning vidare? Skall det sättas in en extra färja för att klara transportbehovet? Inga sådana studier har gjorts, åtminstone inte

Landskapsregeringens bemötande: I förstudien där nuvarande skärgårdstrafiksystem jämfördes med ett trafiksystem uppbyggt på kortare färjerutter och trafik över öarna, Delprojekt statistik och prognos, studerades kapacitetsbehovet utgående från 2011-års turlista. Idag (och 2011) trafikeras södra linjen, beroende på turlistperiod, med två eller tre fartyg som vardera har en kapacitet på 26 personbilar. Antalet avgångar från Långnäs respektive Kökar är i snitt 3 per dag. Detta medför att maximal transportkapacitet är 78 fordon per dygn åt varje håll. Föglölinjens (m/s Skarven) har en kapacitet på 62 personbilar per tur vilket medför att fartyget kan tillgodose södra linjens nuvarande trafikbehov på 1,25 turer till ytterligare per dygn. Tvärgående linjens medelkapacitet över året 2011 var i snitt 2,5 avgångar per dag då man kunde resa från Långnäs till Snäckö eller vice versa. Maximala kapaciteten var då 65 personbilar med ett fartyg av m/s Ejderens storlek. Detta motsvarar 1,05 turer med m/s Skarven. Genom att förkorta Föglölinjens färjepass och utöka turlista med 2-3 tur och retur per dygn kan kapacitetsbehovet för södra och tvärgående linjen tillgodoses till i stort sett nuvarande kostnad för Föglölinjen. Kostnaden för tvärgående linjen och södralinjen minskar då avsevärt.

Att bara summera körtiderna med bil från hamn till hamn och färjornas körtider ger en helt missvisande bild av hur lång tid det kommer att ta för att förflytta sig t.ex. från Kökar eller Sottunga till fasta Åland.

Landskapsregeringens bemötande:

Se tidigare bemötande under 1.3 ovan. Det kan också tilläggas att i de restidsberäkningar som gjordes i förstudien ingår restid med färja, restid med fordon, väntetider vid färjefästen och anslutningar mm. Där körtiderna är alltså inte enbart summerade utan hänsyn har tagits till att man måste vänta vid färjefästet och att färjan angör mellanhamnar på sin väg mellan öarna. Restiderna i förstudiens olika alternativ har beräknats på exakt samma sätt med samma medelhastigheter för färjor och fordon, samma väntetider mm för både nuvarande trafiksystem och för kortrutssystemet för att göra jämförelsen så rättvisande som möjligt.

1.4 Socio-ekonomiska konsekvenser

Korttruttens målsättning att minska på färjetrafiken och i stället bygga ut vägar och broar medför att personal anställd på färjor och linfärjor skall minskas. Eftersom den personalen till stor del är skärgårdsbor medför korttrutt att ett flertal jobb i skärgården försvinne. Detta är negativt såväl för skärgårdskommunerna som förlorar skatteintäkter, som för de som blir arbetslösa. Skärgården har redan förlorat många jobb i och med driftsprivatiseringen av färjetrafiken, nu riskeras ännu fler jobb. Några nya förväntas inte enligt förundersökningen.

För resenärerna kommer behovet att byta från en färja till en anna med mellanliggande körningar att uppfattas negativt och stressande. Samtidigt ökar kostnaden för de resande då de måste köra bilen längre sträckor. Resandet kommer för alla kategorier resande att uppfattas som besvärligare.

Landskapsregeringens bemötande: Färjetrafiken kommer att finnas kvar men i annan och något mindre form. Frågan har behandlats utförligt i Förstudien där samhällskonsekvenserna av att behålla nuvarande trafiksystem jämfördes med samhällseffekterna av ett korttruttssystem. Slutsatsen var att man såg större negativa risker med att behålla nuvarande system än med ett korttruttssystem. Till grund för analysen låg enkätundersökningar, intervjuer med boende och företagare i skärgården samt temadiskussioner och statistikuppföljning.

Förändringen där resan blir uppdelad mellan färjetransport och bilkörande/resande har beskrivits i MKB:n till förstudien och MKB:n till Östra Föglö. För resenärer till Degerby är inte detta en relevant aspekt.

1.5 Konsultens uppdrag

Hur har betällaren LR formulerat uppdraget till konsulten? Har uppdraget enbart gått ut på att beskriva miljökonsekvenser för de olika delarna av korttruttprojektet utan att ifrågasätta något? I den senaste rapporten talas om fristående och kritisk granskning (sid 129). Någon kritisk granskning har jag inte hittat i någon av de hittills publicerade rapporterna. Man beaktar inte rekommendationer från EU att minska biltrafik och satsa på sjötransporter, inte heller att biltrafiken är den största enskilda källan till utsläpp av växthusgaser och att Åland har extremt hög biltäthet. Konsulten förefaller sakna kunskap om utvecklingen inom sjötrafiken mot klimatsmarta eldrivna färjor med 0-utsläpp. Inte heller tycks man känna till biodrivmedel som alternativ till fossilt dieselbränsle. Eller har sådana studier inte ingått i uppdraget? MKB-utredningarna är ambitiösa och omfattande. Man får dock ett intryck av att många påståenden och beräkningar tillrättalagts för att tillfredsställa beställarens önskemål att visa på positiva effekter av projektet.

Landskapsregeringens bemötande: Konsultens uppdrag är att utföra en MKB för ett infrastrukturprojekt enligt de kriterier som ställs i lagen om miljökonsekvensbedömning inom den avgränsningen som gjordes på avgränsningssammanträdet. Konsulten har själv gjort en intern oberoende granskning och det förutsätts att konsulten är kritisk i sin bedömning. Att titta på nytt mera miljövänligt tonnage är ett annat viktigt projekt som också behöver genomföras. Om en färja byts ut mot en mera miljöeffektiv färja påverkar det inte konsekvenserna av de infrastrukturinvesteringar MKB:n omfattar. Redan i förstudien kunde man konstatera att landskapets färjor var ålderstigna och i stort behov av förnyelse och att man då bör titta på den senaste miljötekniken för att hitta en långsiktig hållbar lösning. Den utredningen ingår inte i denna MKB.

Klimataspekten har utretts översiktligt och redovisas i MKB:n. Till utkastet har också kompletterats med beräkning av klimatpåverkan från byggskedet. Utbyggnadsförslaget beräknas med byggskedet

inräknat medföra ungefär samma, men och även något högre koldioxidutsläpp än nollalternativet sett över en tioårsperiod. Tittar man på längre sikt, t.ex. 30 år, beräknas dock utbyggnadsalternativet ge lägre utsläpp.

2 Västra Föglö

2.1 Miljö

I MKB:n redovisas omfattande utredningar om natur- och kulturmiljö, fornlämningar och landskapsbild. När man läser de utredningarna förväntar man sig att resultatet skulle bli en rekommendation att avbryta projektet, speciellt med tanke på den minimala teoretiska tidsvinst som uppnås!

Landskapsregeringens bemötande: De ekonomiska effekterna av den ”minimala teoretiska tidsvinst” på en tidsperiod om 40 år blir tillräckligt stora för att motivera projektet. Det är inte MKB:ns uppgift att rekommendera att ett projekt avbryts. MKB:n ska utgöra ett, av flera, beslutsunderlag till projektet.

Jag anser att man här kan sammanföra både natur- och kulturmiljö med landskapsbild eftersom det rör sig om ett gammalt kultrandskap. Att försöka gradera inverkan av planerade ingrepp efter en skala från liten till stor och rekommendera den ena eller andra vägdragningen eller broplaceringen är inte relevant enligt min uppfattning. Ett ingrepp av denna omfattning i helt orörd natur kan enbart klassas som STORT.

Skogsavverkning har alltid förekommit överallt och innebär inte ett permanent ingrepp i naturmiljön.. Det kan därför inte tas som ursäkt för att göra oåterkalleliga ingrepp som väg- och brobyggen. Jag anser hela projektet vara en miljökatastrof.

Landskapsregeringens bemötande: Det finns olika höga värden på olika platser vilket påverkar graden av konsekvenser. Detta beskrivs i MKB:n i kapitel 3.3. Detta är anledningen till att omfattande inventeringar gjorts. Identifieringen av var höga och mindre höga värden möjliggör att intrång i de områden med högst värden kan undvikas vilket är ett av syftena med miljöbedömningsprocessen, att miljöanpassaprojektet.

2.3 Brohöjder

Bortsett från att det bästa är att inte bygga någon bro alls, är de föreslagna höjderna alldeles för låga, både för hög- och lågbron. En högbro på 18 m är helt otillräcklig när segelbåtar på 15 m längd och mer blir allt vanligare. Deras masthöjd är över 18 m. För att möjliggöra passage av större segelskutor behövs dubbla höjden.

Den öppningsbara lågbron med 4,5 m höjd blir också för låg. Höjden tillåter inte ens passage av lite större motorbåtar. Bron på Järsövägen söder om Mariehamn har höjden 5,2 m och är problematisk för många motorbåtar. Segelbåtar tvingas till långa omvägar ut i färjefarleder. Höjden är också otillräcklig för Sjöräddningens räddningskryssare Svante G.

Lågbron borde vara 12 m och även öppningsbar. Det skulle medge passage för mindre segelbåtar och alla motorbåtar. Öppningstiderna får inte begränsas som för Lemströmsbron. De begränsade öppningstiderna där har resulterat i kraftigt minskad trafik och att flertalet båtar måste ner till Ledsund söder om Lemland och ut i stora färjeleden.

Bredden på öppningen borde vara mer än 12 meter. När 20 segelbåtar och ett antal motorbåtar skall genom öppningen nästan samtidigt blir olycksrisken stor, något utredningen inte beaktat.

Landskapsregeringens bemötande:

De två presenterade höjderna har varit det som Landskapsregeringen hittills bedömt som rimligt och har legat till grund för de ekonomiska kalkyler som gjorts för projektet. Högre broar kommer sannolikt att bli dyrare vilket därmed kan göra att projektet inte blir lönsamt. Landskapsregeringen har dock inte slutgiltigt bestämt vilken brohöjd som kommer att väljas om en bro blir aktuell. Förslag som nu diskuterats är att göra mätningar på passerande sjötrafik under en längre tid för att dimensionera bron så att den största andelen av båtarna kan passera. De ekonomiska förutsättningarna för andra brohöjder är emellertid inte klarlagda varför sådana måste fram innan beslut om investering kan fattas. Likaså är en öppningens bredd i lågbron inte avgjord. En bredare öppning är, enligt kalkyler som gjordes i förstudien, inte avsevärt mycket dyrare, vilket därmed möjliggör att en sådan kan genomföras men kan behöva studeras närmare innan vidare beslut fattas.

Vad gäller miljökonsekvenserna vid andra brohöjder, har med anledning av ovanstående, MKB:n nu kompletterats med skrivningar om osäkerheten gällande broarnas slutgiltiga höjd. Vid en översyn av MKB:n har dock konstaterats att skillnaderna i bedömningar för andra brohöjder än huvudförslagen är små. Det är framförallt för landskapsbilden/ kulturmiljön och möjligheten för passager (rekreation / sociala värden), samt i viss mån påverkan på vattenmiljön som en annan brohöjd kan innebära en viss skillnad. MKB:ns sammanfattande bedömningar och rekommenderade kombination av alternativ är däremot i desamma.

Båtarnas passager och de omvägar som krävs till följd av de olika broarna har redan beskrivits i MKB under 5.3 Rekreation och friluftsliv och även behandlats under 5.8 Sociala värden.

2.4 Rekreation och friluftsliv

I utredningen ser man det som positivt att Gripön blir lättillgänglig för friluftsliv genom vägbygget. Man anser att den är svårtillgänglig genom att man idag endast når den med båt. Då bortser man från att i stort sett alla ålänningar har tillgång till båt. Att göra ön mer lättillgänglig innebär ökad risk för störningar på djur- och fågelliv och skador på naturen. Det är också negativt om ett värdefullt naturområde blir attraktivt för ökad exploatering och husbyggen. Man kan anta att personer, som väljer en avskild plats för sitt fritidsboende också är måna om att skydda naturen.

Ett område, som är svårtillgängligt är också minde utsatt för inbrott och skadegörelse. Att öka tillgängligheten till ett område med några fritidshus och ingen permanent bosättning kan innebära ökad risk för inbrott.

Landskapsregeringens bemötande: Informationen i första stycket framkommer i MKB:n. Risk för inbrott och skadegörelse bedöms öka marginellt till följd av projektet. Det kommer fortfarande vara ett avskilt område.

2.5 Trafikrisker

I dagens trafik till och från Degerby är trafikolyckor ytterst sällsynta. Av den uppgivna trafikvolymen på 600 bilar per dygn finns inte angivet hur många som skall till eller från färjan. Man kan utgå från att det är mindre än hälften. Trafikökningen på grund av genomfartstrafik har inte redovisats men kan enligt tidigare utredning bli 235 fordon per dygn. Det är inte antalet fordon, som är problemet utan risken för "rallykörning" för att hinna med anslutande färjor. Detta nämns också i

rapporten. Eftersom trafikövervakning inte existerar, ingen polis är stationerad på ön, har hstighetsbegränsningar liten effekt.

De största riskerna drabbar cyklisterna, som i det nya förslaget inte ens får en cykelväg. Skall de dessutom försöka hinna till en färja på andra sidan Föglö mitt i ett trafikrally kan det gå illa.

Trafikrisker för båttrafiken när ett flertal båtar på kort tid skall tränga sig genom en smal öppning i den öppningsbara bron har inte alls nämnts. Båtar kan natttid missa att det finns en bro och köra in i den om den inte är väl upplyst.

Landskapsregeringens bemötande: Trafikriskerna har vid dimensioneringen av vägarna av Landskapsregeringen bedömts utifrån den trafikmängd som förväntas och med samma kriterier som används generellt på Åland. Den trafikmängd som uppstår av genomfartstrafiken är fortfarande låg, det är fortfarande den lokala trafiken på Föglö som dominerar. Effekterna av genomfartstrafiken måste givetvis följas upp och åtgärder måste vidtas om trafiksäkerheten försämras. Det finns goda möjligheter att kostnadseffektivt övervaka trafik i framtiden.

Trafiksäkerhetsrisker har inte varit en miljöaspekt som primärt behandlas i en MKB, men har översiktligt beskrivits i kapitlet 5.8 om sociala värden. MKB har nu kompletterats med några ytterligare skrivningar om cyklisterna och fotgängarna och förtydligar att möjligheten att göra en särskild gång- och cykelväg eller motsvarande bör ses över inför detaljprojekteringen.

2.6 Sociala värden

Risken är stor att korttrattsprojektet kommer att slå ut väsentlig service som affären i Degerby. Om trafiken leds runt byn riskerar affären att förlora kunder eftersom fler antagligen handlar i Mariehamn. Redan nu är skärgårdens lanthandlar missgynnade av att skärgårdsborna väljer att storhandla i Mariehamn eftersom det är så enkelt och billigt att åka in till Mariehamn. Om dessutom den livsviktiga sommartrafiken med fritidsbåtar minskar genom att farleden stängs av en bro, så kan det innebära dödsstöten för affären.

Tvärtemot vad utredningen påstår, skulle jag bedöma att risken är stor också för minskat kundunderlag för restaurangen. Att satsa på utbyggd gästhamn om båttrafiken minskar är orealistiskt och båtturen är säkert en del av restaurangens kunder. Det är också risk att bilburna gäster minskar då den ökade trafikbelastningen på färjan medför att det blir svårare att få plats på den.

Korttrattsplanernas bristande hänsyn till resenärer utan bil drabbar framförallt ungdomar och äldre personer bosatta i skärgården. Skärgårdsungdomarna anser att redan dagens skärgårdstrafik gör det svårt för kontakter mellan de olika kommunerna. Korttratten kommer i stor utsträckning försvåra all kontakt mellan ungdomar i de olika delarna av skärgården.

Korttratten kommer också att göra det mindre attraktivt att besöka och förflytta sig i skärgården. Speciellt kan cykelturismen komma att drabbas med minskat antal övernattningsplatser i längre bort belägna kommuner som Kökar och Sottunga.

Landskapsregeringens bemötande: MKB:ns kapitel 5.8 Sociala värden beskriver risken för negativa konsekvenser för Degerby i form av minskat kundunderlag. Bedömningen att restauranger inte kommer påverkas lika mycket som affären är baserad på intervjuer med näringsidkarna i orten. Om det finns ett framtida underlag för att bygga ut gästhamnen i Degerby beror inte enbart på var färjefästet ligger utan på ortens attraktivitet som gästhamn. Minskat kundunderlag för affären bedöms framför allt utgöras av färre stopp av bilister som kommer med färjan, inte färre turister i gästhamnen.

MKB:n i kapitel 5.8 Sociala värden har beskrivit riskerna och svårigheterna som finns med att försvåra för icke bilburna resenärer. MKB:n har kompletterats med ytterligare information om vikten av att utveckla kollektivtrafiken i skärgården för att korttrattssystemet ska fungera, se även tidigare

bemötande. Det är inte sannolikt att cykelturismen minskar på grund av detta. I norra skärgården fungerar cykelturismen utmärkt från fastlandet till både södra Brändö, Kumlinge och Vårdö. Dock har MKB:n kompletterats med att det kan finnas ett behov av att förbättra för cyklisterna, genom att förse långa en bredare vägren/ GC-väg bör underökas i kommande skeden. Se även tidigare bemötande om cykelturism mellan Degerby och Hastersboda för vidare färd till och från Kökar.

2.7 Klimat

Klimataspekterna, alltså utsläpp av växthusgaser behandlas mycket ofullständigt. Påståendet att den kortare körsträckan för färjan skulle innebära reduktion av utsläppen av koldioxid är antagligen inte korrekt. Man har inte tagit hänsyn till att trafikökningen på linjen under högsäsong kommer att kräva tätare turer och kanske insats av ytterligare en färja. Dessutom är det inte sagt att tidsbesparingen på 10 minuter innebär att färjans motorer kan stängas av motsvarande tid. Risken för ökad tomgångskörning med avsevärt högre utsläpp av partiklar och oförbrända kolväten är stor.

Av någon anledning görs ingen utredning om vilken påverkan anläggningsarbetena kommer att medföra. Det är inte små mängder bränsle som går åt till entreprenadmaskiner och transporter. I utredningen nämns bara kortfattat att det blir en påverkan. Jag kan inte göra en sådan bedömning men anser att det borde vara en viktig del i utredningen.

Ingenstans i utredningen tar man hänsyn till möjligheterna för övergång till miljövänliga färjor. Eldrift införs på många nya färjor i trafik på korta linjer i Norden och på längre sträckor används el-hybrid maskineri. Inte heller beaktas möjligheten till användning av biobränsle. På Åland finns sedan flera år egen tillverkning av biodiesel. Det är också en klimatsmart lösning, som ger i det närmaste 0-utsläpp av växthusgaser och 0 svavelutsläpp. En färja med eldrift eller biobränsle ger till skillnad från biltrafiken inte utsläpp av växthusgaser. Hela korttruttsprojektet är en kraftfull satsning på biltrafik utan klimathänsyn. I hela världen är utsläppen från biltrafik den snabbast växande

Landskapsregeringens bemötande: Hänsyn har tagits till trafikökningar beroende på säsongsvariationer, tomgångskörningar i hamnar mm i samma omfattning i beräkningsmodellerna för bägge trafiksystemen. Utgångspunkten är dagens trafik och dagens verkliga förbrukning. Förbrukningsvärdena har räknats om i förhållande till den teoretiska modellen för nuvarande trafiksystem för att ge ett förbrukningsvärde som innehåller både trafikökningar, väntetider och annan påverkan som inte kan förutses. Samma förbrukningsvärden har använts i beräkningen av korttruttsmodellen. I uppdraget har inte ingått att utreda alternativa framdrivningsmöjligheter för färjor. Det är ett helt skilt projekt som inte påverkar miljökonsekvenserna av den infrastrukturinvestering MKB:n omfattar. Att byta ut färjor till nya med mera miljövänlig framdrivningstekning har en positiv miljöeffekt oavsett om man gör det i nuvarande trafiksystem eller i ett korttruttssystem.

MKB:n har nu kompletterats med en översiktlig klimatkalkyl för byggskedet enligt vedertagen metod från Svenska Trafikverket.

2.9 Restider och tidtabeller

I kortruttsplanerna förespeglas att restiderna förkortas. Låt oss se om det stämmer. Restiderna kommer med kortrutten att präglas av väntetider och om tidtabellerna läggs så, att gående också kan ta sig mellan anslutande färjor med kollektivtrafik och hur den ordnas.

För kortaste möjliga tid för övergång mellan de tre olika linjerna, krävs att färjorna ankommer samtidigt till östra Föglö, västra Föglö och Överö. Då blir det möjligt att någorlunda smidigt byta mellan de olika linjerna. Men för gående krävs då att två bussar väntar i varje hamn, alltså total sex bussar! Varför då? Jo, för att från varje hamn skall folk kunna ta sig direkt till någon av de två andra hamnarna. Cyklisterna är ändå bortglömda ifall inte bussarna kan ta med cyklar! För denna kollektivtrafik behövs minst 30 minuter för körning till en annan hamn inklusive av- och påstigning, troligen mera. Nästa färjeavgång kan alltså ske tidigast 30 minuter efter ankomst. Även utan kollektivtrafik behöver man räkna med 30 minuter. Vintertid påverkas körtiden av hur bra vinterväghållningen är på Föglö. I vinterturlistan behöver man säkert ha 40 minuter som marginal.

Körtiden från Mariehamn till Svinö respektive Långnäs är nästan exakt den samma, 25 minuter, varför jag inte räknar med den tiden i jämförelserna utan räknar från färjans avgångstid från respektive hamn. Jag ger också tiden mellan de olika hamnarna

Nuvarande trafik enl gällande tidtabell

<u>Till och från Långnäs</u>	<u>Tid</u>		
Överö	0h 40 min		
Sottunga	1h 10 min	Överö - Sottunga	0h 30 min
Kökar	2h 30 min	Sottunga - Kökar	1h 20 min

Kortrutt till Kökar optimalt

<u>Svinö-Degerby</u>	<u>Körtid/vänta</u>	<u>Ö Föglö - Kökar</u>	<u>Totalt</u>	<u>+/-</u>
0h 20 min	30 min	1h 30 min	2h 20 min	-10 min
Kortrutt till Sottunga		Överö-Sottunga		
0h 20min	30 min	25 min	1h 15 min	+5 min
Kortrutt Sottunga-Kökar		Överö-Sottunga		
Ö Föglö - Kökar				
1h 30 min	30 min	25 min	2h 25 min	+1h 05 min

I bästa fall kan restiden fasta Åland - Kökar minska med 10 minuter men om kör/väntetid måste ökas så försvinner tidsvinsten. Resenärer till och från Sottunga drabbas i vilket fall som helst av ökad restid och förbindelserna till Kökar tar nära dubbelt så lång tid som idag. Samma sak för dem, som skall vidare norrut mot Kumlinge och Brändö.

I förundersökningen redovisas restider för nuvarande system som avviker starkt från gällande tidtabeller. Inga förklaringar ges till hur man räknat. Eventuellt har man tagit en central punkt på ön som utgångspunkt och lagt på en restid. Detta anser jag missvisande eftersom bosättningen är spridd och tiden att ta sig till avgångshamn varierar med resenärens startpunkt. Därför ser jag det som mest relevant att utgå från färjans avgångstid respektive ankomsttid till destinationshamnen.

Ett par exempel, i fig 29 i förundersökningen anges tiden för nuläget kallat 0-alternativet Föglö - Kökar till 2h 20min. Enligt tidtabellen 1h 50 min. För kortrutt påstås tiden bli 1h 24 min. vilket inte kan inkludera förflyttning inom Föglö, alltså haltande jämförelse. Föglö Sottunga anges till 1h 04 min, enligt tidtabellen 30 min. Med kortrutt påstås resan ta 51 - 53 minuter. För 0-alt anges restiden Mariehamn-Föglö- Sottunga till 2h 02 min. Med 30 minuters körtid från Mariehamn borde det bli

1h 10 min + 30 min, alltså 1h 40 min. medan kortrutten påstås ta 1h 57 min, alltså längre än min uträkning.

Restiderna man jämför kortrutten med är alltså inte tillförlitliga. Restiden från östra Föglö till Kökar är troligen också för kort om man skall fortsätta trafikera Husö. Tidtabellsläggningen kommer att bli en svår huvudvärk.

Landskapsregeringens bemötande: Dessa synpunkter har framförförts ovan, kollektivtrafik och cyklister berörs i tidigare bemötande. Mycket av resonemanget om restider ovan är synpunkter på förstudien, inte denna MKB. Restiderna i förstudien har beräknats på samma sätt för nuvarande trafiksystem och ett korttruttssystem utgående från de verkliga körsträckorna för respektive trafiksystem för att vara jämförbara. Samma medelhastigheter och väntetider för fordon och fartyg har använts. När man i verkligheten sedan gör turlistan måste man göra olika prioriteringar för de olika trafikantslagen som påverkar restiderna. Orsaken till att restiderna i gällande turlista för nuvarande trafiksystem skiljer sig mot beräkningen i förstudien är dels att det i turlistan finns olika prioriteringar och t.o.m någon felaktighet och dels att fartygen kör olika snabbt på olika sträckor. I förstudien finns redovisat vilka medelhastigheter och väntetider som använts i beräkningarna. I författarens jämförelse finns en direkt felaktig tidsangivelse. Resan mellan östra Föglö och Kökar är ca 22 km lång och tar därför 1 timme och 6 minuter i 11 knops fart, inte 1 timme och 30 minuter.

2.10 Kollektivtrafik

Som jag nämner här ovan måste man, för att minimera väntetiderna vid byte av färjor, ha sex bussar i trafik. Från varje hamn skall man kunna ta sig till någon av de två andra hamnarna inom ungeför 30 minuter. Vad händer om man bara har en buss beredd i varje hamn? Den bussen skall då köra till två hamnar. Låt oss utgå från Degerby (eller västra Föglö). Resenärer skall med buss dels till östra Föglö, dels till Överö. Hur skall bussen köra? Den kan börja med att köra till östra Föglö, det tar en halv timme, men sedan tar det en halv timme till innan den kommit till Överö. Resenärer norrut, inklusive bilburna, måste vänta en timme innan färjan till Sottunga och Kumlinge kan avgå. Samma gäller för resenärer från Kökarfärjan. Om första anhalt blir västra Föglö tar det en halv timme dit och en timme till Överö. Både Kökarfärjan och Föglöfärjan har fått sina passagerare på en halv timme, men stopp, resenärer från Överö, hur skall den turen prioriteras? Skall Kökarfärjan eller Föglöfärjan vänta en hel timme? Kanske bäst att både Kökarfärjan och Föglöfärjan får gå efter en halv timme och de som skall mot Svinö får vänta till nästa färja? Med tre bussar i trafik blir alltså väntetiderna för passagerare till och från Överö/tvärgående linjen, missgynnade med långa väntetider. Med ännu färre bussar blir det hopplöst för icke bilburna att ta sig genom Föglö för vidaretransport i skärgården. Har LR och/eller konsulten funderat i de här banorna? Vad blir kostnaden? Kanske bäst att strunta i gående? Och fortfarande, hur tar man hand om cykelturisterna?

Landskapsregeringens bemötande: Se tidigare bemötande, synpunkterna har redan bemöts.

3 Färjor

3.1 Skarven

Skarven är den nyaste färjan och trafikerar Svinö - Degerby. Jag behandlade den redan i synpunkterna på den förra MKB:n. Tyvärr har den blivit ett missfoster som kräver ungefär tre gånger så mycket maskineffekt för framdriften som ett normalfartyg med samma huvudmått och displacement. Den blev för tung och hade slagsida, som måste kompenseras med barlast. Detta har medfört att man ökat djupgåendet för att klara lastkapaciteten. Djupgåendeökningen innebär att den är mindre lämplig för trafiken på Föglö. Djupgåendeökningen kan eventuellt också förklara en del av det onormala effektbehovet eftersom fartyget inte ligger på tänkt vattenlinje.

Fartyget är också överdrivet påkostat med salonger och besättningshytter för den korta rutten. Sammantaget är kostnaderna för Skarven betydligt större än med ett fartyg, som energioptimerats och anpassats för rutten.

Det bästa vore sannolikt att försöka sälja Skarven och ersätta den med en ny miljövänlig och energieffektiv eldriven färja. Om den inte går att sälja är det möjligen lönsamt att bygga om fartyget till el-hybrid. De två befintliga tunga dieselmotorerna kan säkert säljas. Dessa skall ersättas med 4-6 lätta dieselmotorer typ Scania med generatorer. Propelleraggregaten förses med elmotorer i stället för dagens direktdrift från dieslarna. Ett större batteripaket på 1 - 2 MWh installeras. Dessa åtgärder kommer att lätta fartyget såpass att man antagligen kan minska djupgåendet till nära ursprungliga 4 m. Fortfarande kommer Skarven inte att vara ett bra fartyg men betydligt bättre än nu.

Landskapsregeringens bemötande: Berör inte MKB:n, beaktas ej.

3.2 Nya färjor

LR har haft för avsikt att beställa ny färja baserad på Skarven. Som nämnts ovan är det en misslyckad konstruktion, speciellt på grund av det orimliga effektbehovet. Vid projektering av en ny färja skall man fokusera på att få ett energieffektivt fartyg med lågt vattenmotstånd och därmed lågt effektbehov. Om den skall sättas in på Föglö bör man eftersträva ett djupgående mindre än 4 m. Idén med en så kallad dubbeländad färja som Skarven bör överges, eftersom en normal fartygsform ger mindre motstånd och tiden för att svänga fartyget vid ändhamnarna är mycket kort. Framdrivningen bör vara elektrisk med batterier och generatoraggregat, så kallad el-hybrid. Beroende på vilken linje fartyget skall trafikera kan man köra antingen enbart på batterier och snabbadda vid hamnuppehållen, eller dieselektriskt på längre sträckor.

Det finns ett antal mindre färjor på matarlinjerna. Dessa kan med fördel ersättas med nya eldrivna färjor med ett generatoraggregat som reserv. Är befintlig färja i gott skick vad avser skrovet, kan en ombyggnad med maskinbyte vara lönsamt.

I den ovan nämnda utredningen från Ålands Teknikkluster rekommenderas ombyggnad av linfärjorna till eldrift. En total besparing på ca 300 000 euro per år kan uppnås med en investering på högst 1,5 miljoner. Nya linfärjor skall naturligtvis från början göras eldrivna.

Ingen som helst studie av trafik med snabbgående passagerarbåtar har gjorts trots att det är ett kostnadseffektivt och miljövänligare transportsätt, som dessutom verkligen kan minska restiderna. I mitt utlåtande om förundersökningen har jag gjort en analys av sådan trafik.

Landskapsregeringens bemötande: Berör inte MKB:n, beaktas ej.

4 Bilagor

4.1 Kommentarer från avgränsningsmötet.

Jag skall kortfattat kommentera några av de publicerade inläggen i anslutning till avgränsningssammanträdet.

- Gunther Nordas säger i sitt inlägg att skillnaden i distans på 0,45 NM (sjömil) mellan Furuholmsudden och Långholmsudden skulle medföra 4,5 minuter längre körtid och högre bränslekostnad på 158 000 euro. Nordas har tyvärr räknat fel på körtiden, med 11 knop = 5.99 m/s tar sträckan 2 min 20 sek.

Landskapsregeringens bemötande: Berör inte MKB:n.

- Otto Hojar marknadsför sitt projekt för fast förbindelse mellan Sverige och Finland via Åland. Hojars inlägg är alldeles för långt att kommentera i sin helhet här. Jag skall bara konstatera att hans uppgifter om energiförbrukning kJ/km för person- respektive godstransport är missvisande. Alla källor jag kunnat jämföra med visar att godstransport med lastfartyg (ro-ro färjor undantagna) är ungefär dubbelt så energieffektivt som tåg och mer än fyra gånger så effektivt som lastbil. Ju större fartyg desto bättre. Hojar ger alldeles för låga värden för tåg och lastbil i sina diagram och också när det gäller passagerartrafik med tåg.

Ett exempel på den positiva effekten av fast förbindelse Hojar framför är Öresundsförbindelsen. Vad han inte nämner är att den enorma ökningen av biltrafiken genererar mer än sex gånger så mycket CO2 utsläpp som den tidigare färjetrafiken enbart över själva sundet. En stor del av biltrafiken är spritresor till bordershopparna vid tyska gränsen. En fast förbindelse skapar alltså också en stor del helt onödig trafik och därmed negativ miljöpåverkan.

Hojars projekt med fast förbindelse genom skärgården till Finland innebär också enorm miljöpåverkan med långa vägbankar. Dessa kommer att stoppa vattenströmningen på ett mycket allvarligt sätt och ge ännu svårare skador på Östersjön.

Landskapsregeringens bemötande: Otto Hojars projekt ingår inte i MKB:n, utan har inkommit som ett yttrande under delgivningstiden därför finns den med som en bilaga.

5 Sammanfattning

Föreliggande MKB utredning visar på omfattande ingrepp i känsliga miljöer. På sidorna 27-28 hänvisas också till väglagen 2008 Nr 59, 1:a kapitlet 7§, som uttryckligen förbjuder vägbyggen "om den kan åstadkomma betydande förstörelse i naturen, beskär kulturvärden i miljön eller på annat sätt i avsevärd mån kränker allmänt intresse." Slutsatsen borde vara given, projektet skall stoppas.

Landskapsregeringens bemötande: MKB:n utgör ett beslutsunderlag och redovisar därför relevanta bedömningsgrunder, exempelvis väglagen. Huruvida denna paragraf är tillämplig i detta projekt kommer att beaktas vid beslut om projektet och vid en eventuell prövning.

Inga ekonomiska kalkyler redovisas i föreliggande utredning men en analys visar på mycket höga kostnader utan motsvarande ekonomiska besparingar. En analys visar att kostnaderna inklusive kapitalkostnader ligger mellan 3,5 - 4 miljoner euro medan vinsten kan bli strax över ½ miljon. Projektet ligger alltså långt ifrån lönsamhet. Istället kan det karaktäriseras som **en mycket dyr investering i miljöförstöring.**

Landskapsregeringens bemötande: MKB:n beskriver projektets miljökonsekvenser. De ekonomiska förutsättningarna kommer att redovisas i ett annat beslutsunderlag. Projektet eftersträvar inte lönsamhet utan kostnadsbesparing, vilken uppnås i tillräcklig omfattning, se kommentarer ovan.

Varken LR eller konsulten tycks ha undersökt de verkliga konsekvenserna för resenärerna vad gäller restider. Vid tidsjämförelserna som gjordes i förundersökningen har felaktiga värden för nu gällande trafik angetts, vilka ger ofördelaktiga jämförelsetal medan kortrutten får alltför gynsamma siffror. En undersökning baserad på dagens tidtabell visar på likvärdiga eller längre restider med korttrutt.

Landskapsregeringens bemötande: Restiderna är grundligt analyserade, författaren har missförstått principerna för restidanalysen och dragit felaktiga slutsatser. Förklaring har givits i bemötande ovan.

Konsekvenserna för gående och cyklister beaktas inte i kortruttsplanerna. I utredningen nämns behovet av kollektivtrafik utan någon närmare analys. En snabb analys visar på mycket stora konsekvenser och behova av en kostsam kollektivtrafik om gående i fortsättningen skall kunna förflytta sig till, från och i skärgården. **Speciellt drabbas ungdomar och äldre utan bil.** Cykelturister är en viktig del av turisterna i skärgården. Dessa missgynnas också kraftigt och får stora svårigheter att ta sig längre än till Föglö.

Landskapsregeringens bemötande: I MKB:n redovisas i kapitel 5.8 att utan kollektivtrafik kommer resandet för vissa trafikantgrupper (exempelvis ungdomar) att försvåras. De kommer bli hänvisade att gå/cykla i vägrenen. MKB:n har också kompletterats med ytterligare förtydliganden gällande GC-trafiken, se tidigare bemötanden. Kollektivtrafiken har berörts i bemötanden ovan.

Båtturismen till Degerby riskerar att minska i stor omfattning med allvarliga konsekvenser för affär och restauranger liksom för gästhamnarna. Om populära fritidsbåtsleder stängs av med broar riskerar hela Ålands skärgård att drabbas av minskad båtturism.

Landskapsregeringens bemötande: Detta är en synpunkt, problematiken behandlas i MKB:n.

Klimatpåverkan av den ändrade trafiken och anläggningsarbeten behandlas mycket kortfattat och inte korrekt. Otillräcklig färjekapacitet på Föglölinjen beaktas inte. Miljövänliga alternativ till dagens färjor med fossilt drivmedel behandlas inte. Biltrafiken förväntas öka med åtföljande försämringar av miljön.

Landskapsregeringens bemötande: Ovanstående påstående har bemöts i bemötande ovan.

Utlåtande från Kulturbyrån, ÅLR



Dokumentnamn Nr Sidnr
UTLÅTANDE 111 U3a 1 (6)

Datum Dnr
29.4.2016 --

Infrastrukturavdelningen
Härst.

Hänvisning
Korttrutt: projekt Västra Föglö:
utkast till miljökonsekvensbedömning
(27.11.2015, delgivet 31.3.2016)
ÅLR 2015/3355

Kontaktperson
T.f. överantikvarie Patrik Söderman

Ärende
**UTKAST TILL MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING
KORTTRUTTSPROJEKT VÄSTRA FÖGLÖ**

Kulturbyrån har tagit del av utkast till miljökonsekvensbedömning (nedan kallad MKB) för delprojekt Västra Föglö, som är det andra delprojektet inom ramen för Ålands landskapsregerings korttruttsprojekt. Projektet syftar till förkorta färjerutten mellan Svinö i Lumparlands kommun och Föglö genom att bygga ett nytt färjefäste på Gripö eller Långholmen i Föglö. Därifrån föreslås en ny vägförbindelse med en bro över Spetalsund mellan Gripö och Degerö, samt en ny väganslutning till befintligt vägnät på Degerö. I projektet ingår också en ny farled från nytt färjefäste som ansluter till befintlig farled.

Ålands landskapsregering har 31.3.2016 upprättat ett utkast till MKB för korttruttsprojektet daterad 27.11.2015. Delgivningen av utkastet gäller perioden 1.4–29.4.2016. I utkastet till MKB har påverkan på de miljöaspekter som har ansetts relevanta analyserats för alternativa lägen för färjefäste och broanslutning samt alternativa vägsträckningar. I MKB ingår även analys av det så kallade nollalternativet.

De för Kulturbyråns sakområden relevanta miljöaspekterna i utkastet är

- kulturmiljö (inkluderar bebyggelse, fornlämningar, fornlämningsmiljöer och maritima kulturarv)
- landskapsbild
- sociala värden

Enligt 1 § 2 mom. i Landskapslag (2006:82) om miljökonsekvensbedömning är syftet med en miljökonsekvensbedömning

Postadress PB 1060 AX-22111 MARIEHAMN, Åland Tjänstebrev bör ställas till Ålands landskapsregering, inte till enskild tjänsteman	Telefon (018) 25000	Telefax (018) 19155	E-post registrator@regeringen.ax URL www.regeringen.ax
---	------------------------	------------------------	--

[...] att identifiera, beskriva och bedöma de direkta och indirekta effekter som ett projekt, en plan eller ett program kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap, materiella tillgångar och kulturarv, dels på samspelet mellan dessa faktorer.

Enligt grundkrav på en MKB, i 4 § 2 mom. i LL (2010:75) om miljökonsekvensbedömning,

[...] ska en beskrivning av sådana i 1 § 2 mom. avsedda miljöförhållanden som utmärker de naturområden vilka kan påverkas väsentligt, inbegripet en redogörelse för i lag skyddade natur- eller kulturvärden som kan påverkas samt en redogörelse av den miljöpåverkan av betydelse som kan följa.

Enligt avtalet för konsultuppdrag inom miljökonsekvensbedömningar i samband med korttruttsförbindelser 2015–2016 (ÅLR 2015/1341, dat. 31.1.2015) ska det i uppdragets genomförande iakttas Finlands och Ålands lagar och förordningar samt anvisningar och bestämmelser utfärdade av Ålands landskapsregering och övriga myndigheter (punkt 1.2.1, sida 4). Anbudsgivaren ska presentera personal som har god kännedom om den åländska fornminneslagens bestämmelser om fornlämningskategorierna och om åländsk historia, samt om kulturhistoriska värderingar av kulturmiljöer och äldre byggnadsbestånd (punkt 1.2.3, *Krav på kompetens och kontroll*, sida 4).

I uppdragsbeskrivningen för samma projekt (dat. 30.1.2015) definieras inventering av fornlämningar, fornlämningsmiljöer, kultur- och maritima lämningar samt kulturmiljöer med hänvisning till de landskapslagar som berör dessa frågor (punkterna 2.2 och 2.3, sidor 2 och 3).

Kulturbyrån antecknar utkastet till MKB för korttruttsprojektet Västra Föglö till kännedom och önskar framföra följande synpunkter.

Framställning av utkastet till MKB Västra Föglö

Utkast till MKB bygger delvis på inventeringar av kulturmiljö och arkeologi, vilka utgör grund för Kulturbyråns granskning av de konsekvenser som utreds i utkastet till MKB. Museibyran har tidigare granskat utkastet till inventeringsrapporterna och framfört synpunkter direkt till konsulten WSP Sverige Ab (nedan kallad WSP), som därefter reviderat rapporterna. Museibyran har även granskat och framfört synpunkter över rapporten för inventering av maritima lämningar i västra Föglö (Eveliina Salo och Maija Huttunen, Pintafilmi Oy). Som källor till MKB har WSP ändå valt att använda de icke-reviderade utkastet till inventeringsrapporterna.

Indelningen i etapp 1, 2 och 3 medför att konsekvenserna för den fysiska påverkan som de olika etapperna får har studerats noggrant vilket Kulturbyrån finner positivt. Samtidigt leder det till att kulturmiljömässiga och sociala konsekvenser för centralorten Degerby riskerar att undervärderas.

Av bilagda kartor till utkastet till MKB framgår inte undersökningsområdets avgränsning vilket leder till att utsträckningen av klassificerade kulturmiljöer blir missvisande och utsträckningen av olika undersökningsområden förblir oklar. I detta sammanhang anses det även lägligt att påpeka, att en del maritima objekt som lokaliserats i samband med den marinarkeologiska inventeringen har inte markerats ut i kartan över arkeologisk inventering (bilaga 5 till utkastet för MKB). Dessa objekt finns inom utredningsområdet, vilket inte på något sätt framgår i utkastet till MKB.

Nollalternativet har inte bedömts med samma noggrannhet som övriga alternativ. I målsättningen för korttruttsprojektet ingår att trafiken skall bedrivas ur ett hållbarhetsperspektiv. Trots bristande utredning av nollalternativet framstår detta som mest hållbart ur flera aspekter. För nollalternativet bedömer man att servicenivån (turtäthet) för färjetrafiken kommer att sjunka samtidigt som trafikprognosen förutser en ökning av antal fordon. Detta kan uppfattas som ett motsägelsefullt resonemang.

Fornlämningar och fornlämningsmiljöer

Museibyrån har tagit del av utkast till rapporten *Arkeologisk inventering: Korttruttsprojekt Västra Föglö* (dat. 8.9.2015) och sammanställt kommentarer kring materialet som meddelats till WSP 15.12.2015. Synpunkterna som meddelats till WSP har i första hand rört de metoder som man har valt i inventeringen och i andra hand presentation och data över de påträffade objekten. Utifrån dessa synpunkter har WSP sammanställt en slutversion av rapporten (dat. 22.1.2016) som företaget har levererat till Kulturbyrån.

I arkeologisk inventering för MKB har man valt att gruppera de i samband med arkeologisk inventering påträffade objekten i tre kategorier: fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar (antingen som lokalt unika eller i allmänhet betydelsefulla) och ej fornlämning. I rapporten hänvisas både till den lagstiftning som gäller landskapet Åland och till svenska Riksantikvarieämbetets system att markera och gruppera arkeologiska lämningar. Fortsättningsvis ges även förslag om eventuella "arkeologiska förundersökningar" för en del påträffade arkeologiska objekt.

Kulturbyrån kan konstatera, att den åländska lagstiftningen inte uttryckligen känner till de begrepp som har redovisats i samband med metodval för inventeringen. Dessutom saknar, till skillnad från Kulturmiljölagen i Sverige, LL (1965:9) om fornminnen på Åland en tidsgräns för fornlämningar. Detta ska beaktas i synnerhet i samband med de objekt som inte kan dateras till modern tid utan mer fördjupande arkeologiska undersökningar. Som ett exempel kan nämnas tomtningar och gränsmärken, av vilka de förstnämnda som regel ska tolkas som fornlämningsobjekt och de sistnämnda som fornlämningar endast i fall de är varaktigt övergivna, det vill säga inte markerar någon befintlig fastighetsgräns. I synnerhet har ett flertal objekt rörande gränsmarkeringar och röjningsrösen blandats ihop eller tolkats fel.

Problematiken kring metodval som utgår från lagstiftning och föreskrifter som gäller i ett annat nordiskt land skulle ha kunnat lösas genom att uppskattningar över objektens dateringar redovisats. Detta har Museiyrån 15.12.2015 påpekat till WSP i samband med kommentarer till rapportsutkastet. Museiyrån gav då som förslag att WSP ska se över vilka objekt i den angivna kategorin ”övriga kulturhistoriska lämningar” som enligt LL om fornminnen kan tolkas som fornlämningar. I rapportens slutversion har WSP valt diskutera ovannämnda begrepp utifrån svensk lagstiftning och refererar till ett system med färgkodning, som utgår från Riksantikvarieämbetets anvisningar för arkeologiska lämningstyper.

Beskrivning över inventeringsobjekten redovisas i rapportsutkastet till arkeologisk inventering med arbetstitel, lämningstyp, lämningsslag och med förslag till eventuella åtgärder. Objektlistorna saknar uppgifter över objektens uppskattade datering, storlek och antal. Endast ett fåtal arkeologiska objekt redovisas med foto i samband med rapporten, vilket försvagar Kulturbyråns möjlighet att bedöma huruvida dessa lämningar utgör fasta fornlämningar eller någonting som WSP väljer att kalla övrig kulturhistorisk lämning.

Kulturbyrån konstaterar, att så länge inventeringsrapporten inte kan presentera tillräckliga beskrivningar över de påträffade arkeologiska objekten, måste dessa objekt på nytt besiktas i fält för att kunna avgöra deras status inför den fortsatta ärendegången. Kulturbyrån bedömer att detta inte är möjligt för byrån inom ramarna för MKB och anser, att dessa uppgifter borde utifrån avtalet och uppdragsbeskrivningen ingå i konsultuppdraget som Ålands landskapsregering har tecknat med WSP Sverige Ab. Samma problematik har redan tidigare av Museiyrån påpekats i samband med arkeologisk inventering av östra Föglö inför planerad korttrutt (utlåtande 55 U4, ÅLR2014/3093).

Utifrån de ovan berörda problempunkterna kan Kulturbyrån konstatera, att samtliga objekt i den arkeologiska inventeringen för MKB som klassats som fornlämningar och som övriga kulturhistoriska lämningar måste tillsvidare tolkas som potentiella fornlämningar skyddade enligt LL om fornminnen. Kategorierna kan alltså inte anses vara anpassade för lagstiftning på Åland och kan därför inte särskiljas och värderas i förhållande till de utredningsalternativ som presenteras i utkastet till MKB. Det kan inte uteslutas att den för MKB utförda analysen av vilken rutt som ger minst påverkan på fornlämningar fredade enligt LL om fornminnen hade kommit till ett annat resultat om den hade baserats på korrekt kategoriserad data.

Istället ses den arkeologiska inventeringen ha som funktion att komplettera kulturmiljöinventeringen med iakttagelser över historiska kulturmiljöer och upplevelsemässiga och pedagogiska värden.

Kulturmiljöer, landskapsbild och sociala värden

Inom det område som berörs av MKB finns det i särklass största kulturhistoriska värdena i centralorten Degerby. Att centrala Degerby inte ingår i det för kulturmiljöinventeringen definierade utredningsområdet har medfört att konsekvenserna för tätorten inte

hamnat i centrum för utredningen. Vidare bör i utkastet till MKB framgå att ett flertal byggnader i centrala Degerby (även om dessa ligger utanför utredningsområdet) skyddas enligt LL (1988:56) om skydd av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Det faktum att det i kartan över kulturhistorisk inventering 2015 (bilaga 4 i utkast till MKB) kategoriserade området "mycket känsligt miljö" följer utredningsområdets sydvästra gränslinje osynliggör centrala Degerbys kulturvärden. Detta påpekades för WSP i samband med Museibyråns kommentarer 14.12.2015 till rapportutkastet för kulturmiljöinventering.

Kulturbyrån konstaterar vidare att det finns en koppling mellan kulturhistoriska och sociala värden vilken inte uttrycks tydligt i utkastet till MKB (jmf. 1 § 2 mom. i LL om miljökonsekvensbedömning). Inte bara flytten av färjefästet ifrån Degerby, utan även det faktum att man kommer att anlöpa Degerby från annat håll och med annat trafikslag påverkar upplevelsen och förståelsen av kulturmiljön och därmed ortens kulturhistoriska värden. Konsekvensen av färjefästets flytt bör således utredas närmare med avseende på såväl kulturhistoriska som sociala värden samt utifrån samspelet mellan dessa 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.

Flytten av färjefästet vilket är en förutsättning för samtliga alternativ utom nollalternativet är ur kulturmiljöperspektiv en mycket central aspekt vilket kunde framgå ännu tydligare i utkastet till MKB.

Slutsats

Kulturbyrån bedömer att det utställda utkastet till miljökonsekvensbedömning korttrutsprojektet Västra Föglö inte utgör tillräcklig grund för bedömning av de olika alternativens påverkan på fornlämningar fredade enligt Landskapslag om fornminnen.

Kulturbyrån bedömer att MKB ger en korrekt redovisning av de olika alternativens visuella påverkan på kulturmiljö och landskapsbild. Däremot har inte kulturmiljöns koppling till sociala värden utretts tillräckligt, i synnerhet avseende konsekvenserna för Degerby.

Kulturbyrån ska ges tillfälle att avge utlåtande om val av alternativ baserat på slutversion av MKB Västra Föglö.

T.f. enhetschef



Mikko Helminen

T.f. överantikvarie



Patrik Söderman

Landskapsregeringens bemötande:

Framställning av utkastet till MKB Västra Föglö

Kulturbyrån påpekar att de icke-reviderade utkasten till inventeringsrapporterna har använts i MKB:n. Anledningen till detta är att Kulturbyrån inte inkom med synpunkter på utkastet till inventeringsrapporten enligt den tidplan som var fastställd. Under det rådgörandet mötet inkom synpunkt att granskningstid för myndigheter behöver vara en månad. Det tog tre månader innan Kulturbyrån inkom med synpunkter. Konsulten var då tvungen att färdigställa MKB:n utifrån utkastet till inventeringsrapporten.

Den geografiska avgränsningen för MKB:n och inventeringarna beskrivs tydligt i MKB:n kapitel 2.1. Museibyrån (nuvarande Kulturbyrån) inbjöds att delta i projektet redan inför rådgörande mötet då ett förslag till undersökningsområdets avgränsning presenterades. Efter beaktande av synpunkter från de myndigheter som deltog (även Museibyrån) fastslogs avgränsningen. Kulturbyrån har således varit delaktig i att definiera projektets geografiska utbredning. Den geografiska avgränsningen kan dock förändras under projektets gång. Kulturbyråns yttrande föranleder dock inte en förändring av beslutad avgränsning. De maritima lämningar som Museibyrån har registrerat sedan tidigare, samt den lämning som efter dykning bekräftades vara ett vrak visas i figur 5.5 i MKB:n. Dykning utfördes av Olle Eriksson på Marinteknik och beställdes av Landskapsregeringen.

Nollalternativet har inte bedömts med samma noggrannhet eftersom det inte innebär några fysiska förändringar. Därmed är nulägesbeskrivningen, vad gäller exempelvis kulturmiljö, gällande. Service-nivån i nollalternativet är baserat på den befintliga utvecklingen som innebär att turtätheten successivt har dragits ned till följd av ökade kostnader.

Fornlämningar och fornlämningsmiljöer

WSP:s arkeologiska inventering för Korttruttprojekt Västra Föglö är en underlagsrapport i MKB-processen för Korttruttprojekt Västra Föglö. Innehållet i WSP:s arkeologiska inventering skiljer sig därför från det innehåll som Kulturbyrån förutser för arkeologiska inventeringar allmänt, eftersom det således handlar om två olika typer av rapport med olika ändamål. Syftet med den arkeologiska inventeringen för Korttruttprojekt Västra Föglö är att identifiera, registrera i GIS och preliminärt värdera alla kulturhistoriska lämningar som kunde hittas vid fältbesök inom projektets utredningsområde som underlag för en konsekvensbedömning av projektets olika utbyggnadsförslag. Den nivå som inventeringsrapporten har är mer än väl tillfyllest för en underlagsrapport till en MKB-process som utreder effekten av olika alternativ. Planering och projektering av ny infrastruktur innebär en process där kunskapsunderlaget gradvis fördjupas. I ett fortsatt skede kommer det alternativ som väljs att utredas grundligare och i samband med det kommer fördjupade arkeologiska utredningar att behöva göras. Någon ytterligare inventering kommer inte att göras i detta skede.

Redan i ett tidigt skede, inom ramen för det tidigare Korttruttprojekt Östra Föglö, resonerade WSP med överantikvarie Alexandra Strömberg och antikvarie Pia Strömberg om genomförande, metod, innehåll och nivå på rapporten. Metoden som bestämdes är att WSP utför en preliminär identifiering och lokalisering av lämningar. Den slutliga bedömningen bör utföras av arkeologer på Museibyrån. WSP har därför kartlagt alla lämningar som visade spår av mänsklig aktivitet och som kan ge information om områdets historia. Lämningar som till exempel moderna gränsmärken eller äldre äppelträd kan väljas bort under nästa steg av områdets analys.

Gällande begreppen fornlämning, övriga kulturhistoriska lämningar motsvarar det sistnämnda det som den Åländska lagstiftningen benämner som kulturlämningar. WSP har gjort en bedömning av vilka kulturlämningar som kan vara fornlämningar i tabellerna i inventeringsrapporten. De lämningar

som bedöms vara fornlämningar har markerats med röd färg. WSP har inte angett några tidsgränser som kan härledas till den svenska lagstiftningen. I rapporten på sid 7 finns en kortare beskrivning av de olika begreppens innebörd (fornlämning/övriga kulturhistoriska lämningar). I samband med revideringen av inventeringsrapporten ändrades värdet till "övrig kulturhistorisk lämning" i stället för "fornlämning" på endast ett objekt. Utöver detta gjordes inga revideringar som påverkar värderingen av lämningarna. Värderingarna av arkeologi i slutversionen av inventeringsrapporten överensstämmer således med MKB-utkastet. En omtolkning av de lämningar som hittats, enligt Kulturbyråns synpunkt, skulle inte föranleda en annan slutsats i MKB:n.

Kulturmiljöer, landskapsbild och sociala värden

Centrala delarna av Degerby ingår inte i det geografiska området som inventerats eftersom det inte kommer att påverkas av någon fysisk förändring. Däremot ingår Degerby i analysen där det är relevant. MKB:n beskriver de kulturhistoriska värdena i Degerby baserat på befintligt material och detta bedöms vara tillräckligt för att bedöma konsekvenserna av projektet. För den sociala konsekvensbeskrivningen har påverkan på Degerby varit den viktigaste frågan vilket redovisas i kapitel 5.8 *Sociala värden* i utkastet till MKB. Där beskrivs det tydligt att de största sociala effekterna kommer att vara i centralorten Degerby. MKB:n behandlar sociala konsekvenser i den omfattning som beslöts på rådgörande mötet tillsammans med myndigheterna. I MKB-lagstiftningen finns inget krav på att gå vidare i med ytterligare utredningar. Utredaren har fokuserat på hur projektet påverkar de levande i sin analys. Ett förtydligande tillägg om avgränsningen har gjorts i kapitel 2.1.

En viktig funktion i en MKB är avgränsningen, både den geografiska, sakmässiga och detaljnivå. Om en MKB-rapport tar allt för stort grepp och försöker få med allt, bland annat genom att beskriva miljöer och värden som inte kommer påverkas så blir de väsentliga aspekterna och konsekvenserna otydliga. Därför beskrivs bland annat inte vilka byggnader i Degerby som skyddas av LL (1988:56) - dessa byggnader kommer inte påverkas av projektet.

Kartan över kulturhistorisk inventering 2015 redovisar just det som namnet anger – resultatet av inventeringen. Att centrala Degerby är en mycket känslig miljö framkommer i texten i MKB:n. Kartan i underlagsrapporten har reviderats utifrån Museibyråns kommentar och därmed kommer figur 5.3 och bilaga 4 till MKB-utkastet att revideras på motsvarande sätt.

Den beskrivning av konsekvenserna för Degerby som redovisas i MKB:n gällande kulturmiljö och sociala värden bedöms vara tillräcklig. Bland annat beskrivs att *"Projektet, i synnerhet bron, kommer i alla alternativ innebära negativa konsekvenser för Degerbys vattenrum och landskapsbild.*

Förståelsen av historiska strukturer och samband minskar och Gripö delas av med en ny barriär som fragmenterar landskapet Därmed bedöms förståelsen av Degerby som maritim knutpunkt att försvåras." Ett förtydligande om att projektet innebär att färjan slutar att gå till Degerby har gjorts i sammanfattningen och i kapitel 2.

Slutsats

MKB:n bedöms utgöra ett tillräckligt underlag för att kunna värdera hur de olika alternativen kommer att påverka fornlämningar fredade enligt Landskapslag om fornminnen. I den fortsatta projekteringen kommer det alternativ som väljs att utredas grundligare och i samband med det kommer fördjupade arkeologiska utredningar att behöva göras.

MKB:n bedöms utgöra tillräckligt underlag för att kunna värdera projektets påverkan på kulturmiljövärde och sociala värden i Degerby.

Kulturbyrån kommer att ges tillfälle att avge yttrande om val av alternativ.