

Protokoll fört vid pleniföredragning

Infrastrukturavdelningen

Vägnätsbyrå, I3

Närvarande

KS - CG - MP - NF - TA - MN - WV

Frånvarande

Justerat

Omedelbart

Ordförande

Lantråd

Katrin Sjögren

Föredragande

Minister

Mika Nordberg

Protokollförare

Vägingenjör

Björn Ekblom

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

Nr 4

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

ÅLR 2018/3233

202 II

Högsta förvaltningsdomstolens begäran om yttrande gentemot besvär inlämnat till HFD rörande fastställande av vägplan för byggande av del 2 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjfaste på Mellanholm, landsväg nr 700, sektion 0 - 1250, mellan Degerö - norra Gripö, Mellanholm, Föglö kommun.

Såsom yttrande framför Ålands landskapsregering bemötande enligt **bilaga 1, I319P04**.

Nr 5

Vägplan för byggande av ny bro över Bomarsund

ÅLR 2018/7434

203-204 II

Beslut

Förslaget till vägplan i **bilaga 2, I319P04** för byggande av ny bro över Bomarsund jämte tillfällig väg längs landsväg nr 2, sektion 1884 - 2205, mellan Bomarsund och Prästö i Sunds kommun fastställs i enlighet med 25 § 2 mom. landskapslag (1957:23) om allmänna vägar.

Utlåtande har inkommit från:

Kulturbyrå

Miljöbyrå

Fiskeribyrå

Motivering

Fastställande av vägplan för lands- och bygdevägar samt ändring av vägplan ska enligt landskapsregeringens delegeringsbeslut göras i

plenium. 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 fanns utställd på landskapsregeringens elektroniska anslagstavla www.regeringen.ax samt hos Sunds kommun under 21 dagar till den 18.1.2019. Annonsering om utställande av vägplan har även gjorts i Ålandstidningen och Nya Åland.

Inom det så kallade Broutbytesprogrammet finns ett 20 tal broar med bärighetsproblem. Bron över Bomarsund är en av de broar som har nått slutet av sin livslängd och måste förnyas.

Nr 6

Vägplan projekt västra Föglö

Vägplan för byggande av del 1 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjefäste på Mellanholm, landsväg nr 700, sektion 1250 - 3760, mellan Degerö - norra Gripö, Mellanholm, Föglö kommun

ÅLR 2017/4791

205 II

Högsta förvaltningsdomstolens begäran om yttrande gentemot besvär inlämnat till HFD rörande fastställelse av vägplan för byggande av del 1 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjefäste på Mellanholm, landsväg nr 700, sektion 1250 - 3760, mellan Degerö - norra Gripö, Mellanholm, Föglö kommun.

Såsom komplettering av tidigare lämnat yttrande i ärendet framför Ålands landskapsregering följande redogörelse enligt **bilaga 3, I319P04**.

TILL HÖGSTA FÖRVALTNINGSDOMSTOLEN

YTTRANDE

ÄRENDE

Besvär över beslut om fastställande av vägplan för nybyggnad av del 2 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjäste på Mellanholm, landsväg nr 700, sektion 0 - 1250, mellan Degerö - norra Gripö, Mellanholm, Föglö kommun, dnr. HFD 0889/1/19 (Flodin).

PARTSUPPGIFTER OCH PROCESSADRESS

Ålands landskapsregering
FO-nummer 0145076-7
Pb 1060
AX-22 101 Mariehamn, Åland

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. YTTRANDE	3
1.1. Processuella anmärkningar	4
1.1.1. Begäran om syn.....	4
1.1.2. Redan anförda anmärkningar.....	4
1.2. Yttrande.....	4
1.2.1. Beslutet är inte tillräckligt motiverat	4
1.2.2. Oklarheter i vägens sträckning och utformning	4
1.2.3. Vägplanen uppfyller inte kraven i 10 § LL om allmänna vägar (samtliga besvärande)	5
1.2.4. Inverkan på Degerbys ställning som centralort i Föglö kommun.....	11
1.2.5. Inget hållbarhetsperspektiv	11
1.2.6. Miljöpåverkan med anledning av verkställandet av vägplanen.....	13
1.2.7. Svårare att bedriva skogsbruk	14
2. FÖRTECKNING ÖVER HANDLINGAR SOM LEGAT TILL GRUND FÖR BESLUTET	14

1. YTTRANDE

Med anledning av Högsta förvaltningsdomstolens begäran daterad 11.3.2019 om yttrande och de handlingar som ligger till grund för det överklagade beslutet inkommer Ålands landskapsregering med följande.

Ålands landskapsregerings yttrande med anledning av besväret anges under punkt 1. Under punkt 2 finns en hänvisning till en förteckning över de handlingar som legat till grund för det beslut som är föremål för besvär. I yttrandet benämns förteckningen ”**handlingsförteckning**”. Handlingsförteckningen är gemensam för ärendena Dnr. 0846/1/19, 0848/1/19 och 0889/1/19.

Det infrastrukturprojekt som benämns korttrutten är ett förslag till samlat trafiksystem som avser att förändra, förbättra och klimatanpassa befintliga trafiklösningar i den åländska skärgården. Genom korttrutten avser Ålands landskapsregering, på uppdrag av Ålands lagting, att implementera ny miljöteknik och klimatvänliga strukturella förändringar genom att kombinera nya miljö- och klimatvänliga fartyg med förkortade färjpass och en utvecklad kollektivtrafik. I anslutning till korttrutten avser Ålands landskapsregering att investera i nytt fartygstonnage som ska ersätta det fossildrivna fartygstonnage som idag trafikerar mellan fasta Åland och Föglö kommun på linjen Svinö-Degerby.

Sammantaget medför korttrutten inte en negativ miljöpåverkan eller försämrad miljöstatus.

Korttruttsprojektet inleddes år 2011 genom Ålands landskapsregerings meddelande om ”Strategi för den åländska skärgårdens trafiksystem Korttrutt 2011” (nr. 2.16 och 2.15 i handlingsförteckningen). Till följd av meddelandet genomfördes år 2012-2013 en förstudie om korttrutten (handlingar under punkt nr. 4 i handlingsförteckningen). I förstudien ingick bl.a. en miljökonsekvensbedömning (nr. 4.15 i handlingsförteckningen) och en samhällskonsekvensbeskrivning (nr. 4.16 i handlingsförteckningen).

Med anledning av förstudien gav Ålands landskapsregering 17.4.2014 ett meddelande om framtidens skärgårdstrafiksystem till Ålands lagting (nr. 2.14 i handlingsförteckningen), som förordades av Ålands lagingts finans- och näringsutskott i mars 2015 (nr. 2.13 i handlingsförteckningen).

Ålands landskapsregering genomförde därefter en miljökonsekvensbedömning avseende den del av korttruttsprojektet som benämns västra Föglö (”**MKB**”; handlingar under punkt nr. 3 i handlingsförteckningen). MKB:n avser både del 1 och del 2 av projektet. Ålands lagting har därefter i beslut om första tilläggsbudget 2017 beviljat Ålands landskapsregering en investeringsfullmakt i syfte att förverkliga korttruttsprojektet (nr. 2.6 i handlingsförteckningen). Fullmakten omfattar två projekt, ett avseende västra Föglö och ett avseende östra Föglö.

Det beslut som besväret avser gäller del 2 av projektet västra Föglö.

Beslutet att fastställa vägplanen för del 1 av projektet västra Föglö fattades av Ålands landskapsregering 31.5.2018. Beslutet är föremål för besvär, vilka

handläggs av Högsta förvaltningsdomstolen under dnr 3232-3235/1/18 och 3271/1/18.

MKB:n och de övriga handlingar som finns i handlingsförteckningen har legat till grund för framtagandet och fastställandet av den vägplan som nu är föremål för besvär. Av de sträckningsalternativ som beskrivs i bilaga 3 till MKB:n (nr. 3.5 i handlingsförteckningen) motsvarar vägplanen för del 2 alternativet 3b.

1.1. Processuella anmärkningar

1.1.1. Begäran om syn

Ålands landskapsregerings inställning är att det inte är motiverat eller nödvändigt att hålla syn i ärendet.

1.1.2. Redan anförda anmärkningar

Ålands landskapsregering noterar, att de besvärgrunder som anförts i besväret är sådana som redan har anförts genom den påminnelse som de besvärande lämnat in med anledning av Ålands landskapsregerings beslut att låta ställa ut vägplanen, 3.5.2018 (nr. 1.9 i handlingsförteckningen).

Påminnelsen har inte föranlett justering av förslaget till vägplan.

1.2. Yttrande

1.2.1. Beslutet är inte tillräckligt motiverat

Beslutet uppfyller i alla avseenden kraven avseende motivering i 39 § och 40 § Förvaltningslag för landskapet Åland. Hänvisningen i 21 § 2 mom. Finlands grundlag torde avse nyss nämnda lagrum i den åländska förvaltningslagen. I motiveringen anges vilka omständigheter och utredningar som har inverkat på avgörandet och vilka bestämmelser som har tillämpats.

De påpekanden som inkommit med anledning av beslutet 3.5.2018 att ställa ut vägplanen (totalt åtta stycken; nr. 1.7 till 1.14 i handlingsförteckningen) har inte föranlett justeringar av vägplanens innehåll. De personer från vilka påpekanden inkommit finns listade i beslutet att fastställa vägplanen.

Beslutet baseras på den ändamålsenlighetsbedömning som stipuleras i 10 § LL om allmänna vägar (se punkt 1.2.3).

1.2.2. Oklarheter i vägens sträckning och utformning

Av det underlag och det material som ingått i vägplaneprocessen framkommer vägprojektets hela omfattning och vägens sträckning i sin helhet med tydlighet, enligt följande:

- i) I den MKB (nr. 3.2 i handlingsförteckningen) som föregått beslutet att fastställa vägplanen.

- ii) I det materiella innehållet i samt översiktskarta över vägplan del 2 som ingår i bilaga 1 till plenibeslut daterade 3.5.2018 (beslut att ställa ut vägplan för del 2) och 24.1.2019 (beslut att fastställa vägplanen för del 2; nr. 1.15, 1.15.1, 1.1, 1.1.1 respektive 1.1.2 i handlingsförteckningen).
- iii) Vid det lagstadgade rådgörande möte som hölls 22.5.2015 med berörda myndigheter där myndigheternas syn på utredningarnas omfattning i MKB-fasen fastställdes (nr. 3.23 i handlingsförteckningen), samt vid det lagstadgade avgränsningssammanträde som hölls med allmänheten 26.6.2015 (nr. 3.4 i handlingsförteckningen).
- iv) I samband med delgivningen av utkastet till MKB delgav Ålands landskapsregering vägsträckningen i dess helhet med tillgängliga alternativ (nr. 3.19 i handlingsförteckningen).
- v) Under vägplaneprocessen har ett antal informationstillfällen hållits. Bl.a. hölls informationsmöten för allmänheten 6.6.2017 i Sottunga och Kökar samt 7.6.2017 i Föglö (nr. 2.7, 2.8 och 2.9 i handlingsförteckningen). Informationsmöten hölls också 28.6.2017 i kommunhuset i Degerby (nr. 1.28 i handlingsförteckningen) och 27.11.2017 i Lagtingets auditorium i Mariehamn till vilka berörda fastighetsägare inbjöds med kallelser i brev eller e-postmeddelanden (nr. 1.22 i handlingsförteckningen). Vid samtliga dessa tillfällen har projektets och vägsträckningens hela omfattning redovisats.
- vi) Därtill har informationsbrev skickats direkt till fastighetsägarna vid tre tillfällen (11.8.2017, 21.9.2017 och 2.3.2018) under projektet (nr. 1.21, 1.25 och 1.27 i handlingsförteckningen). I samtliga brev har vägsträckningens hela omfattning presenterats.

Med hänvisning till det ovanstående, samt med hänvisning till de bilagor som utgjort del av beslutet att fastställa vägplanen, anser Ålands landskapsregering att den planerade vägens dragning och sträckning är beskriven i tillräcklig omfattning.

1.2.3. **Vägplanen uppfyller inte kraven i 10 § LL om allmänna vägar (samtliga besvärande)**

Enligt 10 § 1 mom. LL om allmänna vägar ska vägnätets utbyggnad planeras utgående från en ändamålsenlig avvägning mellan olika samhällsintressen. Härvid ska nödig hänsyn tas till bosättnings- 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. LL om allmänna vägar 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.

Den ändamålsenlighetsbedömning som anges i lagrummet måste enligt Ålands landskapsregerings uppfattning göras utgående från hela vägprojektet och kortruttsystemet, där del 1 av västra Föglö motsvarar en uppskattad investeringskostnad på ca 24,6 miljoner euro av hela den uppskattade investeringen i kortruttsprojektet på ca 38 miljoner euro. Del 2 av västra Föglö, d.v.s. det beslut som besväret avser, uppskattas ha en investeringskostnad på ca 1,1 miljoner euro och östra Föglö uppskattas ha en investeringskostnad på ca 12,3 miljoner euro.

Kortruttsystemet innebär förkortade färjepass som medför, att driftskostnaderna för trafiksystemet minskar radikalt, att införande av miljövänligare fartygstonnage med ny teknik möjliggörs, ökad användning av kollektivtrafik framom privatbilsism, ett flexibelt trafiksystem som enkelt kan anpassas efter förändringar i befolkningsunderlag m.m. samt inbesparningar i personal-, drifts- och underhållskostnader för trafiksystemet jämfört med nuläget. Dessa utredningar och kalkyler framkommer bl.a. av Slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013 (nr. 4.1 i handlingsförteckningen) och Underlag till beslut nr 30/2017 (nr. 2.12 i handlingsförteckningen).

Ålands landskapsregering har noggrant utvärderat de intressen som står på spel och har konkluderat att behovet att bygga ut trafiksystemet genom kortruttsprojektet är nödvändigt och motiverat. Projektet understöds av Ålands lagting genom beslut om tilläggsbudget nr. 1 för år 2017, varigenom Ålands landskapsregering beviljades en investeringsfullmakt om 40 miljoner euro i syfte att förverkliga kortruttsystemet. Se Ålands lagtings beslut nr. 35 år 2017 om att anta budgetförslag 3/2016-2017 (nr. 2.6 i handlingsförteckningen) respektive Ålands landskapsregerings beslut ÅLR 2017/3496 jämte bilagor (nr. 2.1, 2.3, 2.4, 2.5 och 2.12 i handlingsförteckningen).

Genom att bygga ut kortrutten kan den åländska skärgården snabbare få ett hållbart trafiksystem genom de nya möjligheter att snabbare införa ny miljöteknik och de klimatvänliga strukturella förändringar som det nya trafiksystemet ger genom att kombinera nya miljö- och klimatvänliga fartyg med förkortade färjepass och en utvecklad kollektivtrafik. Genom att förkorta färjepasset minskar utsläppen av CO2 samtidigt som den negativa offentligdrivna miljöbelastningen på den smala och naturkänsliga farled som idag nyttjas vid anlop till Degerby, Ekholmssund, samt vattenförekomsten Degerbyredden helt upphör.

Vägplanen har föregåtts av ett antal utredningar som redogör för och motiverar den förändring kortruttsprojektet innebär. Redan i förstudien av kortruttsystemet 2012-2013 (nr. 4.1 i handlingsförteckningen), som var en utredning där befintligt trafiksystem jämfördes med ett kortruttsystem för hela den åländska skärgården, konstaterades och bekräftades samhällsnyttan av den förändring av trafiksystemet som kortruttsprojektet, inklusive projektet västra Föglö, innebär. Se också Ålands landskapsregerings meddelande om ”strategi för den åländska skärgårdens trafiksystem Korttrutt 2011” till Ålands lagting nr. 3/2010-11 (nr. 2.16 i handlingsförteckningen) samt den övergripande miljökonsekvensbedömning som uppgjorts för trafiksystemet (nr. 4.15 i handlingsförteckningen), som anmärker att detaljerade

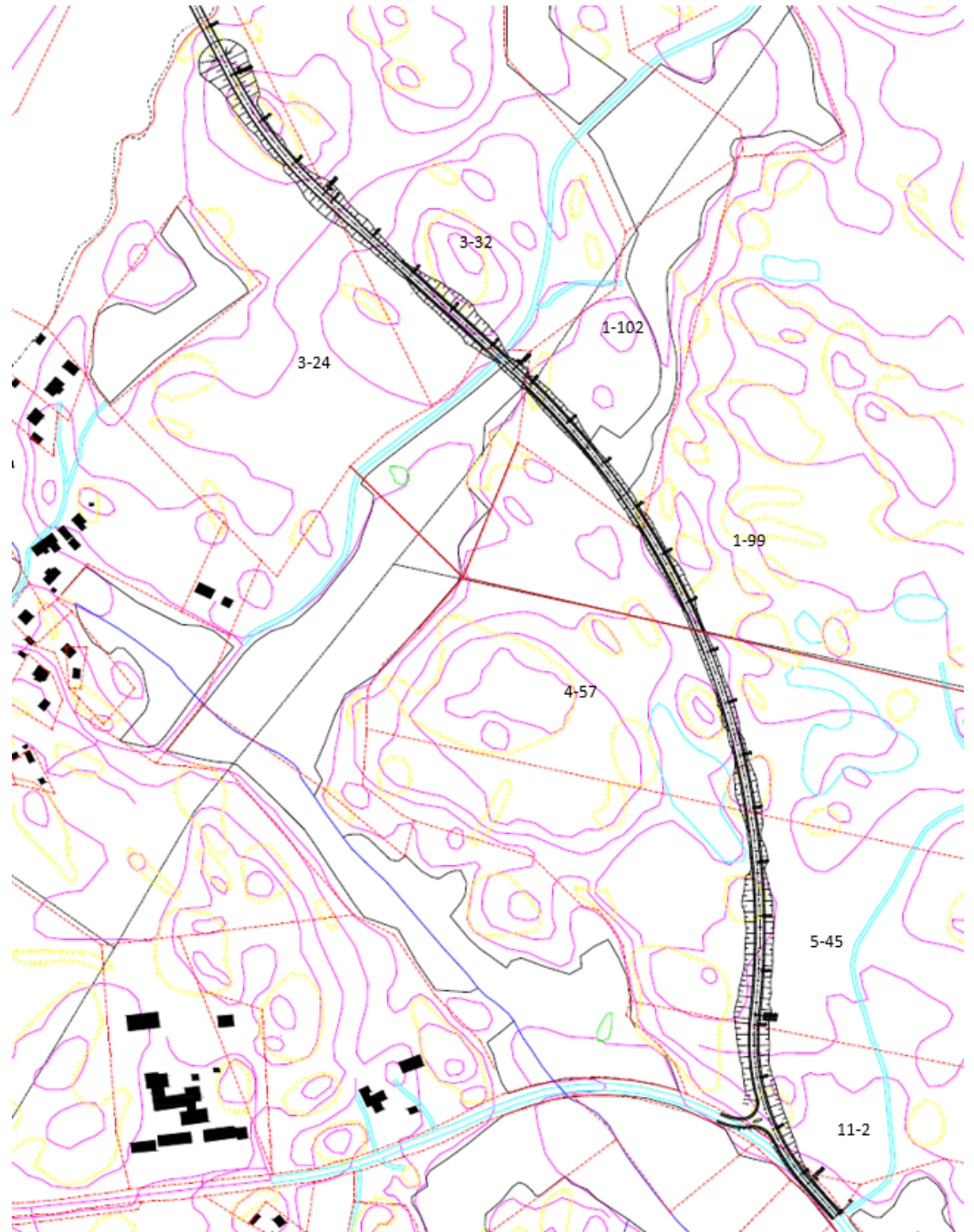
miljökonsekvensbedömningar måste uppgöras för de områden som lokalt påverkas av omstruktureringen av trafiksystemet. Den miljökonsekvensbedömning som legat till grund för vägplanen (nr. 3.2 i handlingsförteckningen) är en sådan bedömning.

De ekonomiska kalkyler som utgör grund för Ålands landskapsregerings och Ålands lagtings beslut att genomföra korttruttsystemet finns i Slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013 (nr. 4.1 i handlingsförteckningen) samt Underlag till beslut nr 30/2017 (nr. 2.12 i handlingsförteckningen).

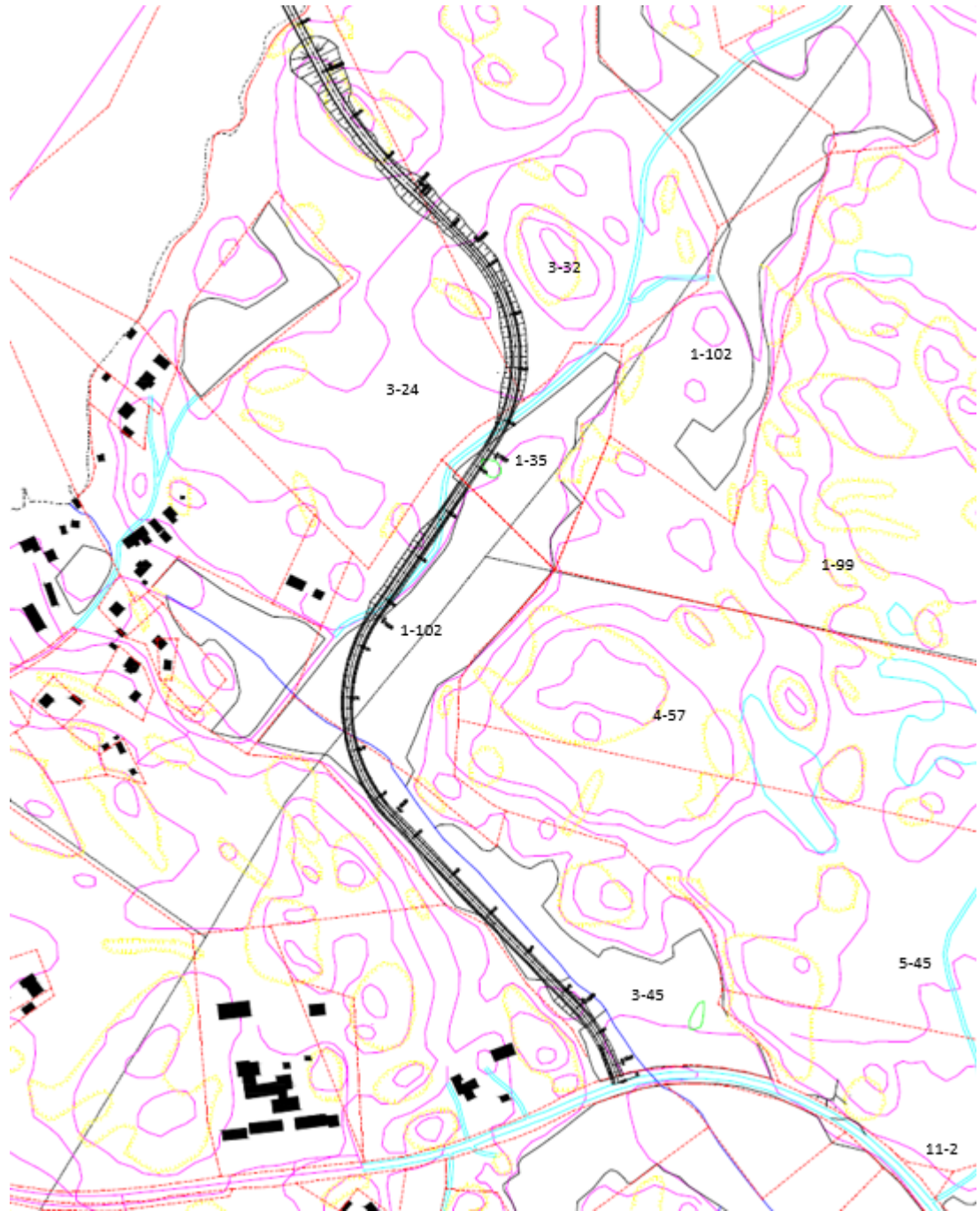
Den aktuella vägdragningen har anpassats efter de naturvärden som påträffats vid inventeringar i fält. Inventeringarna har genomförts i flera omgångar där detaljeringsgraden ökats vid varje ny inventering, utgående från de fynd som påträffats vid tidigare inventeringar. Vid arbetet har åsikter från behöriga myndigheter beaktats (nr. 1.18, 1.19, 1.23, 1.24 och 1.26 i handlingsförteckningen). Målsättningen har varit att skapa en rättvisande bild av de naturvärden som idag existerar i det berörda området. I den övergripande miljökonsekvensbedömning som gjordes i samband med den jämförande förstudien, där dagens skärgårdstrafiksystem jämfördes med korttruttsystemet, påbörjades insamlandet av fältdata. Detta arbete fortsatte med högre detaljeringsgrad i MKB:n för korttruttsprojektet för västra Föglö, för att ännu en gång förbättras med undersökningar i fält i samband med att vägplanarbetet inleddes.

Den vägsträckning som föreslås i vägplanen är en av de tre alternativa sträckningar som Ålands landskapsregering inkluderat i sin arbetsprocess. Utgående från de utlåtanden som inkommit från miljöbyrån och kulturbyrån (nr. 1.18 och 1.19 i handlingsförteckningen) utgår vägplanen från alternativ 3b enligt bilaga 3 till MKB:n (nr. 3.5 i handlingsförteckningen).

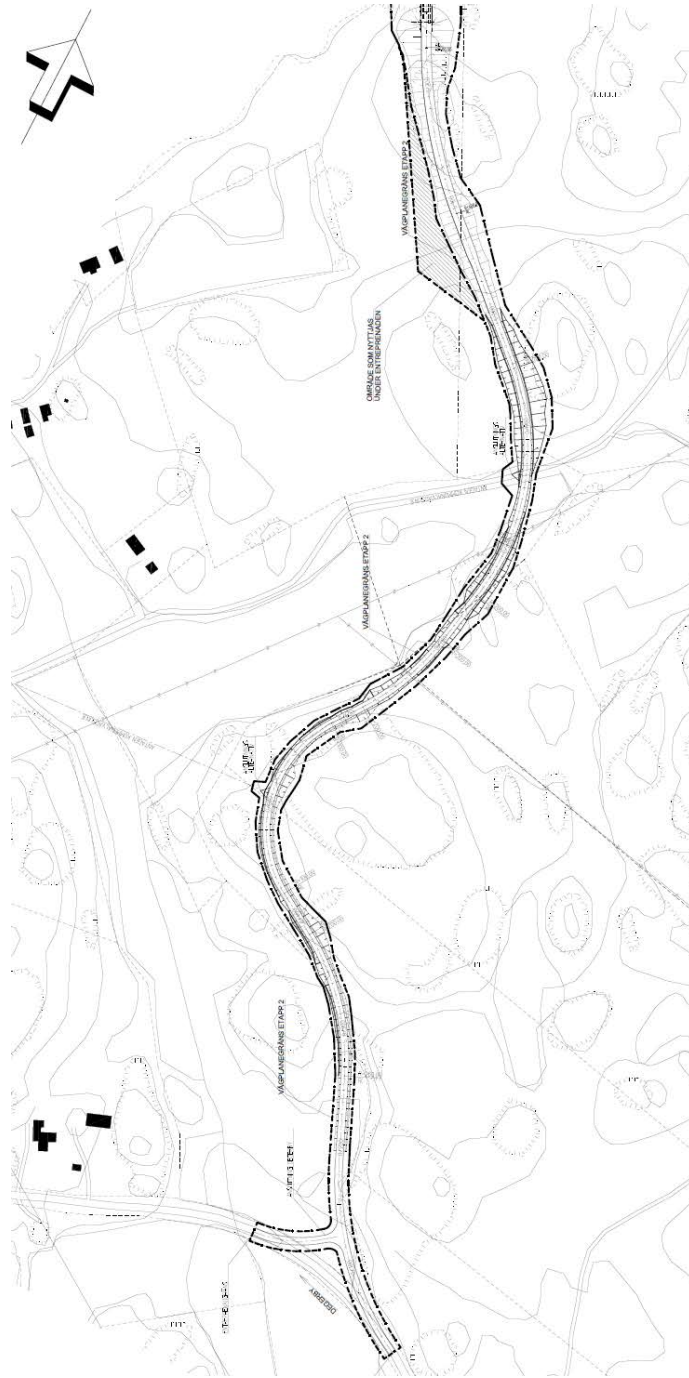
De vägsträckningsalternativ som har ingått i arbetsprocessen med vägplanen är:



Figuren ovan visar vågalternativ 1 under beredningsprocessen, och är det vågalternativ som slutligen delgavs som förslag till vägplan och fastställdes 24.1.2019. Förslaget benämns "3b" i MKB:n.



Figuren ovan visar vågalternativ 2 under beredningsprocessen, vågalternativet ogillades av vissa fastighetsägare på infomötet med fastighetsägarna den 27.11.2017 vilket resulterade i att ett tredje alternativ togs fram (benämnt vågalternativ 3 nedan).



Figuren ovan visar vägalternativ 3 under beredningsprocessen, vägalternativet förkastades till förmån för alternativ 1 under processen med att ta fram vägplaneförslaget.

Vägplanens påverkan på Degerby som centralort i Föglö kommun behandlas under punkt 1.2.4

Vägplaneförslaget är resultatet av ett långt och gediget utredningsarbete. Baserat på de utredningar som existerar i ärendet har Ålands landskapsregering bedömt att vägplanen uppfyller kravet i LL om allmänna vägar om en ändamålsenlig avväg-

ning mellan olika samhällsintressen och att den föreslagna vägen, med beaktande av sträckning, höjdläge och bredd samt övriga omständigheter, kommer att 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.

1.2.4. **Inverkan på Degerbys ställning som centralort i Föglö kommun**

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 (nr. 4.16 i handlingsförteckningen). 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 (se avsnitt 5.8 i nr. 3.2 i handlingsförteckningen).

Föglö kommun har förordat projektet och har därigenom gjort bedömningen att förbättrade, flexibla och miljöanpassade trafiklösningar är att föredra före de eventuella socioekonomiska och samhällseliga konsekvenserna för Degerbys räkning som korttruttsprojektet kan medföra. Ålands landskapsregering hänvisar till att Föglö kommun genom meddelande daterat 16.6.2017, påminnelse som inkom i samband med att vägplanen för del 1 var utställd samt protokoll från kommunfullmäktiges möte 28.6.2018 (nr. 2.2, 1.17 och 1.4 i handlingsförteckningen) inte har haft synpunkter på projektet.

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.

1.2.5. **Inget hållbarhetsperspektiv**

Ålands landskapsregering har i dess nuvarande och tidigare sammansättning utvecklat miljöarbetet till ett hållbarhetsarbete som spänner över ett brett perspektiv, där miljö-, sociala- och ekonomiska aspekter med tydlighet vägs samman och hållbarhetsprinciperna beaktas. Detta arbete har lett fram till en Utvecklings- och hållbarhetsagenda för Åland och i regeringsprogrammet har följande målsättningar satts:

”Landskapsregeringen arbetar för ett bärkraftigt Åland. Vi gör kraftsamlingar för framtiden på flera centrala områden. Att uppnå hållbarhet är ett arbete som måste pågå över flera mandatperioder. Vi vill att Åland ska vara ett ekonomiskt- och miljömässigt hållbart samhälle där insatser som görs nu bär in i framtiden. Ett hållbart Åland förutsätter jämställdhet, jämlikhet, tillgänglighet och bygger på alla människors lika värde och möjligheter att delta i samhällsbygget. I hållbarhetsbegreppet ingår insikten att inget politikområde kan frikopplas från det andra: en hållbar ekonomi kräver hållbara strukturer, friska människor och ren natur.”

I Utvecklings- och hållbarhetsagendan finns fyra hållbarhetsprinciper och sju utvecklingsmål. Infrastrukturavdelningen arbetar för att alla dessa mål ska uppfyllas och har därför genomfört arbeten med back-castingmetoden inom avdelningens hela verksamhetsområde, vilket också omfattar det som upphandlas och den egna produktionen.

Efterlevnaden av de fyra hållbarhetsprinciperna i relation till korttrutten har också analyserats:

- Princip 1 om systematisk koncentrationsökning av ämnen från berggrunden innebär att användning av fossila bränslen successivt ska minska och till slut upphöra inom skärgårdstrafiken. Därför söker landskapsregeringen lösningar för att åstadkomma en koldioxidneutral drift av sjötrafiken. Detta sker både genom att ta i bruk alternativa bränslen och elektrifiering av färjor i den takt som godkänd teknik finns tillgänglig och påskyndas av den förkortning av färjepassen som korttruttsystemet innebär.
- Princip 3 om undanträngning av fysiska metoder måste balanseras mot princip 1. Det intrång i naturen som görs för genomförandet av brobygge och vägar är inte systematisk och bedöms inte heller efter den miljöhänsyn som tagits som ett överuttag av känslig natur.

Inom infrastrukturavdelningens ansvarsområden kan man särskilt lyfta fram arbetet som görs inom fysisk strukturutveckling, som är en viktig del i implementeringen av strategiskt utvecklingsmål nr. 5, ”Attraktionskraft för boende, besökare och företag”. Avdelningens arbete stöder även direkt bl.a. strategiskt utvecklingsmål nr. 2, ”Alla känner tillit och har verkliga möjligheter att vara delaktiga i samhället” samt strategiskt utvecklingsmål nr. 7, ”Hållbara och medvetna konsumtions- och produktionsmönster”.

Infrastrukturavdelningen har i implementeringsstrategin även huvudansvar för genomförandet av strategiskt utvecklingsmål nr. 6, ”Markant högre andel energi från förnyelsebara energikällor och ökad energieffektivitet”.

Inom detta arbete har en Energi- och klimatstrategi arbetats fram och antagits. Målet till 2030 är att utsläppen av koldioxid ska minska med 60 procent och att andelen förnyelsebar energi av förbrukningen ska vara 60 procent. Av elförbrukningen ska 60 procent vara lokalproducerad förnyelsebar el. Detta ska förverkligas genom strategiska åtgärder, där bl.a. ökad distribution av andra drivmedel än fossila bränslen inom transportsektorn och hållbar upphandling ingår. I utvecklingen av dessa åtgärder framkommer bl.a. att avdelningen i alla upphandlingar inom skärgårdstrafiken eftersträvar en lägre fossilbränsleanvändning med beaktande av

fastställd servicenivå och en övergång till ett fossilfritt tonnage. Även exempelvis utvecklingen av ladd-infrastrukturen för elbilar och regleringen av flyg- och kollektivtrafiken hör till avdelningens ansvar och påverkar möjligheten att nå både strategins och agendans mål.

Nästa steg är nu att avdelningen riktar resurserna mot att implementera strategiskt utvecklingsmål nr. 6 i samhället, genom att genomföra strategin såväl internt som tillsammans med aktörerna på marknaden och allmänheten. Kortruttsystemet är en av de strukturförändringar av skärgårdstrafikens rutten och tidtabeller som krävs för att uppnå målsättningarna för utvecklingsmål nr. 6.

När arbetet med förstudien startade, där dagens trafiksystem i skärgården jämfördes med ett s.k. Kortruttsystem, gjordes det med tydlig fokus på hållbarhet. Redan i inledningen till landskapsregeringens meddelande nr 3 till lagtinget år 2010-2011 (nr. 2.16 i handlingsförteckningen) konstateras att ”Trafiken bedrivs ur ett hållbarhetsperspektiv och beaktar sålunda ekonomiska, miljömässiga och sociala effekter”. Förstudien gjordes därför med ett brett hållbarhetsfokus, där klimat- och miljömässiga aspekter såväl som sociala-, samhälleliga- och ekonomiska aspekter utreddes. Kortruttsystemets klimat och miljömässiga påverkan jämfördes med nuvarande trafiksystem i en miljökonsekvensbedömning, medan den samhälleliga och sociala påverkan jämfördes med nuvarande trafiksystem i en SKB (Samhällskonsekvensbeskrivning).

De ekonomiska effekterna jämfördes i en samhällsekonomisk analys med nuvärdesmetoden, där löpande driftskostnader och punktvisa investeringar kan jämföras på ett rättvist sätt och visar vilket alternativ som ger den bästa samhällsekonomiska effekten. Genom denna ekonomiska analys, samt med utförda miljökonsekvensbedömningar och samhällskonsekvensbeskrivning, har ett omfattande underlag tagits fram för att på ett objektivt vis belysa projektets påverkan och ge ett underlag för hållbart beslutsfattande.

1.2.6. **Miljöpåverkan med anledning av verkställandet av vägplanen**

Den miljöpåverkan som har redovisats i vägplanen är balanserad och rimlig i förhållande till den nytta samhället erhåller genom kortruttsprojektet. En infrastrukturensatsning liksom kortrutten medför givetvis miljöpåverkan, som måste sättas i relation till dels befintlig miljöpåverkan, dels den nytta som satsningen medför. MKB:n beskriver på ett fullgott sätt formen och effekterna av den miljöpåverkan som projektet, inklusive del 2 av Västra Föglö, medför för kulturmiljön och naturmiljön.

Miljöeffekterna beskrivs därtill i vägplanens miljöberättelse [nr. 1.1.1 i handlingsförteckningen].

Av handlingarna framkommer att Ålands landskapsregering har konstaterat att den planerade vägens miljöpåverkan är acceptabel och rimlig i förhållande till den nytta vägprojektet medför (vad gäller ändamålsenlighetsbedömningen, se punkt 1.2.3 ovan).

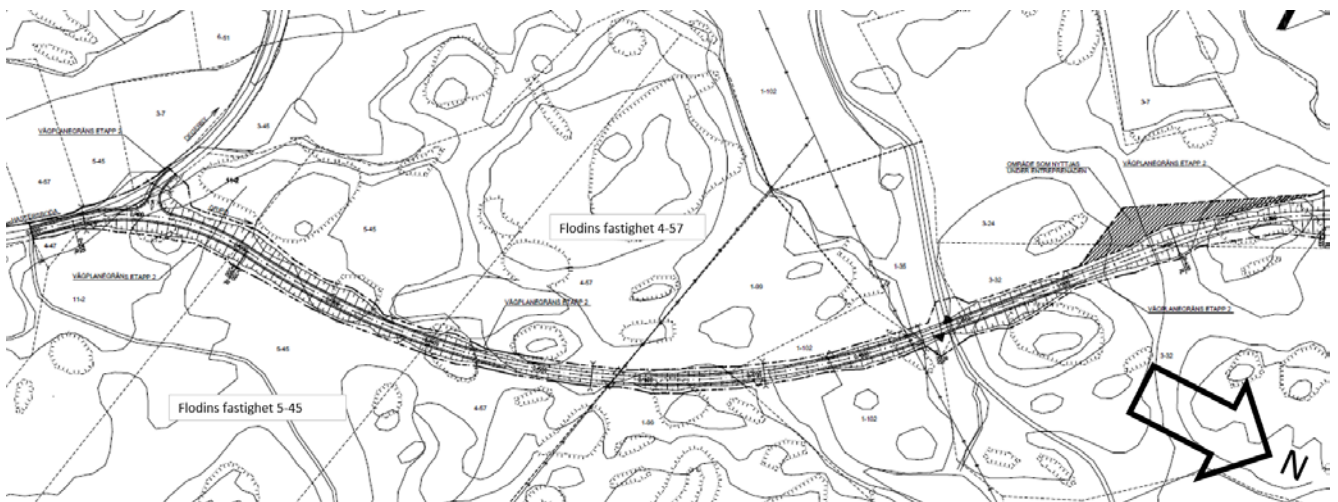
Bedömningen kan inte göras bara lokalt utan måste göras objektivt och utgående från hela Åland. De utredningar som har gjorts av Ålands landskapsregering bifogas yttrandet.

1.2.7. Svårare att bedriva skogsbruk

Vägplanen påverkar fastigheternas värde på olika sätt. Den värdeminskning som projektet medför för de fastigheter som berörs av vägplanen kommer att 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 köpeskillingstatistik för respektive marktyp.

Kartbilden nedan visar vägens planerade sträckning (alternativ 3b) i förhållande till de fastigheter som ägs av de besvärande.



Alla fastighetsägare kommer att ges tillgång till sina fastigheter från allmän väg genom att väghållaren anlägger anslutningar inom vägbyggnadsentreprenaden. Förutsättningarna för att bedriva skogsbruk på de fastigheter som är belägna i anslutning till vägområdet ökar eftersom tillgängligheten ökar.

2. FÖRTECKNING ÖVER HANDLINGAR SOM LEGAT TILL GRUND FÖR BESLUTET

Ålands landskapsregering hänvisar till förteckningen i bilaga A.

Mariehamn den 4 april 2019

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING

Uppsatt av

Björn Ekblom
Vägingenjör

Ian Bergström
Projektchef

TILL HÖGSTA FÖRVALTNINGSDOMSTOLEN

YTTRANDE

ÄRENDE

Besvär över beslut om fastställande av 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, dnr. HFD 0846/1/19 (Forslund, Rosendahl och Sjöholm).

PARTSUPPGIFTER OCH PROCESSADRESS

Ålands landskapsregering
FO-nummer 0145076-7
Pb 1060
AX-22 101 Mariehamn, Åland

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. YTTRANDE	3
1.1. Processuella anmärkningar	4
1.1.1. Redan anförda anmärkningar.....	4
1.2. Yttrande.....	4
1.2.1. Vägplanen uppfyller inte kraven i 10 § LL om allmänna vägar (samtliga besvärande).....	4
1.2.2. Inget hållbarhetsperspektiv	10
1.2.3. Inverkan på Degerbys ställning som centralort i Föglö kommun.....	11
1.2.4. Miljöpåverkan med anledning av verkställandet av vägplanen.....	12
1.2.5. Försämrat värde på fastighet.....	13
2. FÖRTECKNING ÖVER HANDLINGAR SOM LEGAT TILL GRUND FÖR BESLUTET	14

1. YTTRANDE

Med anledning av Högsta förvaltningsdomstolens begäran daterad 11.3.2019 om yttrande och de handlingar som ligger till grund för det överklagade beslutet inkommer Ålands landskapsregering med följande.

Ålands landskapsregerings yttrande med anledning av besväret anges under punkt 1. Under punkt 2 finns en hänvisning till en förteckning över de handlingar som legat till grund för det beslut som är föremål för besvär. I yttrandet benämns förteckningen ”**handlingsförteckning**”. Handlingsförteckningen är gemensam för ärendena Dnr. 0846/1/19, 0848/1/19 och 0889/1/19.

Det infrastrukturprojekt som benämns korttrutten är ett förslag till samlat trafiksystem som avser att förändra, förbättra och klimatanpassa befintliga trafiklösningar i den åländska skärgården. Genom korttrutten avser Ålands landskapsregering, på uppdrag av Ålands lagting, att implementera ny miljöteknik och klimatvänliga strukturella förändringar genom att kombinera nya miljö- och klimatvänliga fartyg med förkortade färjpass och en utvecklad kollektivtrafik. I anslutning till korttrutten avser Ålands landskapsregering att investera i nytt fartygstonnage som ska ersätta det fossildrivna fartygstonnage som idag trafikerar mellan fasta Åland och Föglö kommun på linjen Svinö-Degerby.

Sammantaget medför korttrutten inte en negativ miljöpåverkan eller försämrad miljöstatus.

Korttruttsprojektet inleddes år 2011 genom Ålands landskapsregerings meddelande om ”Strategi för den åländska skärgårdens trafiksystem Korttrutt 2011” (nr. 2.16 och 2.15 i handlingsförteckningen). Till följd av meddelandet genomfördes år 2012-2013 en förstudie om korttrutten (handlingar under punkt nr. 4 i handlingsförteckningen). I förstudien ingick bl.a. en miljökonsekvensbedömning (nr. 4.15 i handlingsförteckningen) och en samhällskonsekvensbeskrivning (nr. 4.16 i handlingsförteckningen).

Med anledning av förstudien gav Ålands landskapsregering 17.4.2014 ett meddelande om framtidens skärgårdstrafiksystem till Ålands lagting (nr. 2.14 i handlingsförteckningen), som förordades av Ålands lagingts finans- och näringsutskott i mars 2015 (nr. 2.13 i handlingsförteckningen).

Ålands landskapsregering genomförde därefter en miljökonsekvensbedömning avseende den del av korttruttsprojektet som benämns västra Föglö (”**MKB**”; handlingar under punkt nr. 3 i handlingsförteckningen). MKB:n avser både del 1 och del 2 av projektet. Ålands lagting har därefter i beslut om första tilläggsbudget 2017 beviljat Ålands landskapsregering en investeringsfullmakt i syfte att förverkliga korttruttsprojektet (nr. 2.6 i handlingsförteckningen). Fullmakten omfattar två projekt, ett avseende västra Föglö och ett avseende östra Föglö.

Det beslut som besväret avser gäller del 2 av projektet västra Föglö.

Beslutet att fastställa vägplanen för del 1 av projektet västra Föglö fattades av Ålands landskapsregering 31.5.2018. Beslutet är föremål för besvär, vilka

handläggs av Högsta förvaltningsdomstolen under dnr 3232-3235/1/18 och 3271/1/18.

MKB:n och de övriga handlingar som finns i handlingsförteckningen har legat till grund för framtagandet och fastställandet av den vägplan som nu är föremål för besvär. Av de sträckningsalternativ som beskrivs i bilaga 3 till MKB:n (nr. 3.5 i handlingsförteckningen) motsvarar vägplanen för del 2 alternativet 3b.

1.1. Processuella anmärkningar

1.1.1. Redan anförda anmärkningar

Ålands landskapsregering noterar, att de besvärsgrunder som anförts i besväret är sådana som redan har anförts genom den påminnelse som en av de personer som undertecknat besväret lämnat in med anledning av Ålands landskapsregerings beslut att låta ställa ut vägplanen, 3.5.2018 (nr. 1.13 i handlingsförteckningen).

Påminnelsen har inte föranlett justering av förslaget till vägplan.

1.2. Yttrande

1.2.1. Vägplanen uppfyller inte kraven i 10 § LL om allmänna vägar (samtliga besvärande)

Enligt 10 § 1 mom. LL 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. LL om allmänna vägar 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 miljövardssynpunkter. Väg ska förläggas och byggas så att de olägenheter som vägen och trafiken medför för omgivningen blir så små som möjligt.

Den ändamålsenlighetsbedömning som anges i lagrummet måste enligt Ålands landskapsregerings uppfattning göras utgående från hela vägprojektet och kortruttsystemet, där del 1 av västra Föglö motsvarar en uppskattad investeringskostnad på ca 24,6 miljoner euro av hela den uppskattade investeringen i kortruttsprojektet på ca 38 miljoner euro. Del 2 av västra Föglö, d.v.s. det beslut som besväret avser, uppskattas ha en investeringskostnad på ca 1,1 miljoner euro och östra Föglö uppskattas ha en investeringskostnad på ca 12,3 miljoner euro.

Kortruttsystemet innebär förkortade färjepass som medför, att driftkostnaderna för trafiksystemet minskar radikalt, att införande av miljövänligare fartygstonnage med ny teknik möjliggörs, ökad användning av kollektivtrafik framom privatbilism, ett flexibelt trafiksystem som enkelt kan anpassas efter förändringar i befolk-

ningsunderlag m.m. samt inbesparningar i personal-, drifts- och underhållskostnader för trafiksystemet jämfört med nuläget. Dessa utredningar och kalkyler framkommer bl.a. av Slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013 (nr. 4.1 i handlingsförteckningen) och Underlag till beslut nr 30/2017 (nr. 2.12 i handlingsförteckningen).

Ålands landskapsregering har noggrant utvärderat de intressen som står på spel och har konkluderat att behovet att bygga ut trafiksystemet genom korttruttsprojektet är nödvändigt och motiverat. Projektet understöds av Ålands lagting genom beslut om tilläggsbudget nr. 1 för år 2017, varigenom Ålands landskapsregering beviljades en investeringsfullmakt om 40 miljoner euro i syfte att förverkliga korttruttsystemet. Se Ålands lagtings beslut nr. 35 år 2017 om att anta budgetförslag 3/2016-2017 (nr. 2.6 i handlingsförteckningen) respektive Ålands landskapsregerings beslut ÅLR 2017/3496 jämte bilagor (nr. 2.1, 2.3, 2.4, 2.5 och 2.12 i handlingsförteckningen).

Genom att bygga ut korttrutten kan den åländska skärgården snabbare få ett hållbart trafiksystem genom de nya möjligheter att snabbare införa ny miljöteknik och de klimatvänliga strukturella förändringar som det nya trafiksystemet ger genom att kombinera nya miljö- och klimatvänliga fartyg med förkortade färjepass och en utvecklad kollektivtrafik. Genom att förkorta färjepasset minskar utsläppen av CO2 samtidigt som den negativa offentligdrivna miljöbelastningen på den smala och naturkänsliga farled som idag nyttjas vid anlop till Degerby, Ekholmssund, samt vattenförekomsten Degerbyredden helt upphör.

Vägplanen har föregåtts av ett antal utredningar som redogör för och motiverar den förändring korttruttsprojektet innebär. Redan i förstudien av korttruttsystemet 2012-2013 (nr. 4.1 i handlingsförteckningen), som var en utredning där befintligt trafiksystem jämfördes med ett korttruttsystem för hela den åländska skärgården, konstaterades och bekräftades samhällsnyttan av den förändring av trafiksystemet som korttruttsprojektet, inklusive projektet västra Föglö, innebär. Se också Ålands landskapsregerings meddelande om ”strategi för den åländska skärgårdens trafiksystem Korttrutt 2011” till Ålands lagting nr. 3/2010-11 (nr. 2.16 i handlingsförteckningen) samt den övergripande miljökonsekvensbedömning som uppgjorts för trafiksystemet (nr. 4.15 i handlingsförteckningen), som anmärker att detaljerade miljökonsekvensbedömningar måste uppgöras för de områden som lokalt påverkas av omstruktureringen av trafiksystemet. Den miljökonsekvensbedömning som legat till grund för vägplanen (nr. 3.2 i handlingsförteckningen) är en sådan bedömning.

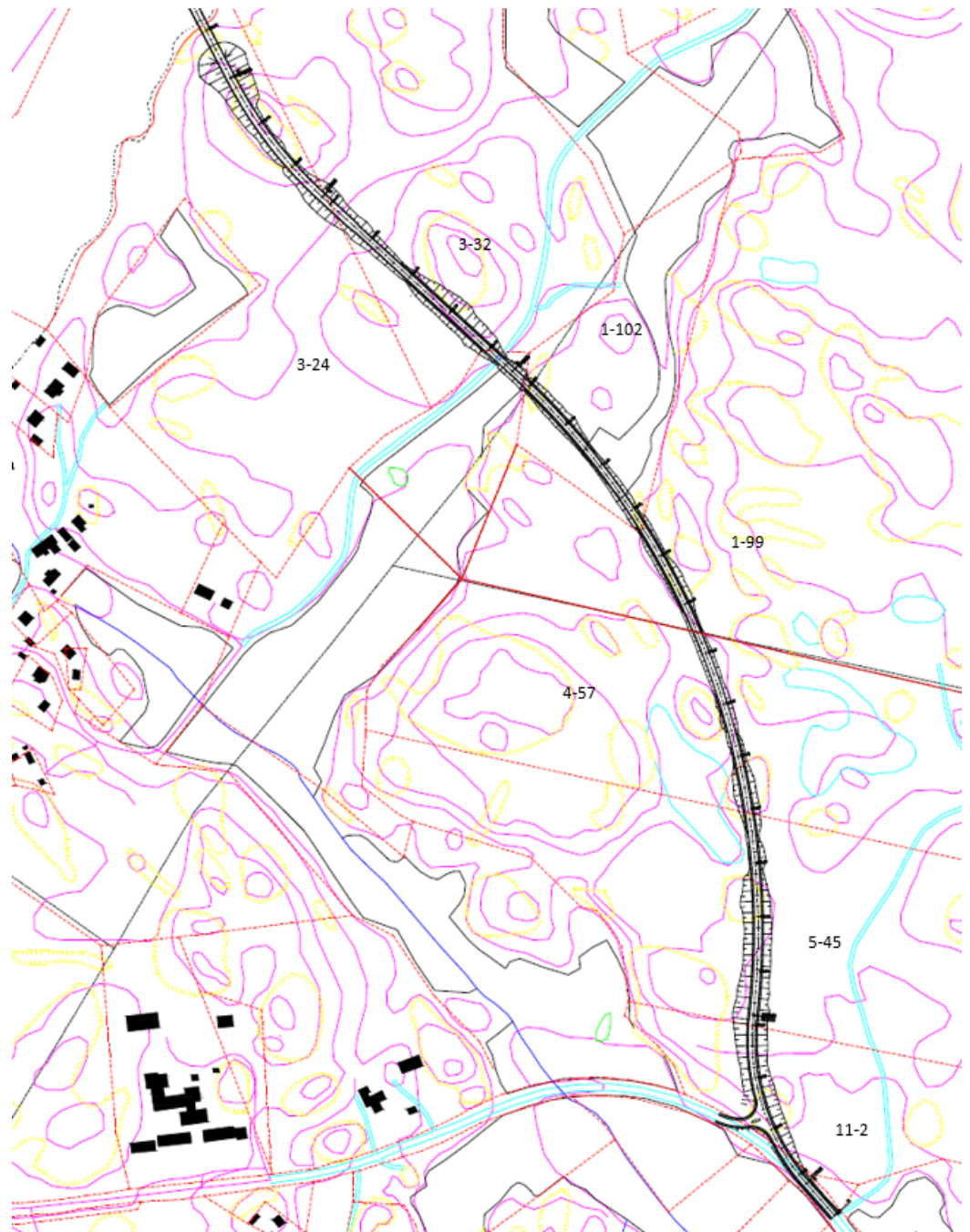
De ekonomiska kalkyler som utgör grund för Ålands landskapsregerings och Ålands lagtings beslut att genomföra korttruttsystemet finns i Slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013 (nr. 4.1 i handlingsförteckningen) samt Underlag till beslut nr 30/2017 (nr. 2.12 i handlingsförteckningen).

Den aktuella vägdragningen har anpassats efter de naturvärden som påträffats vid inventeringar i fält. Inventeringarna har genomförts i flera omgångar där detaljeringsgraden ökas vid varje ny inventering, utgående från de fynd som påträffats vid tidigare inventeringar. Vid arbetet har åsikter från behöriga myndigheter beaktats (nr. 1.18, 1.19, 1.23, 1.24 och 1.26 i handlingsförteckningen). Målsättningen

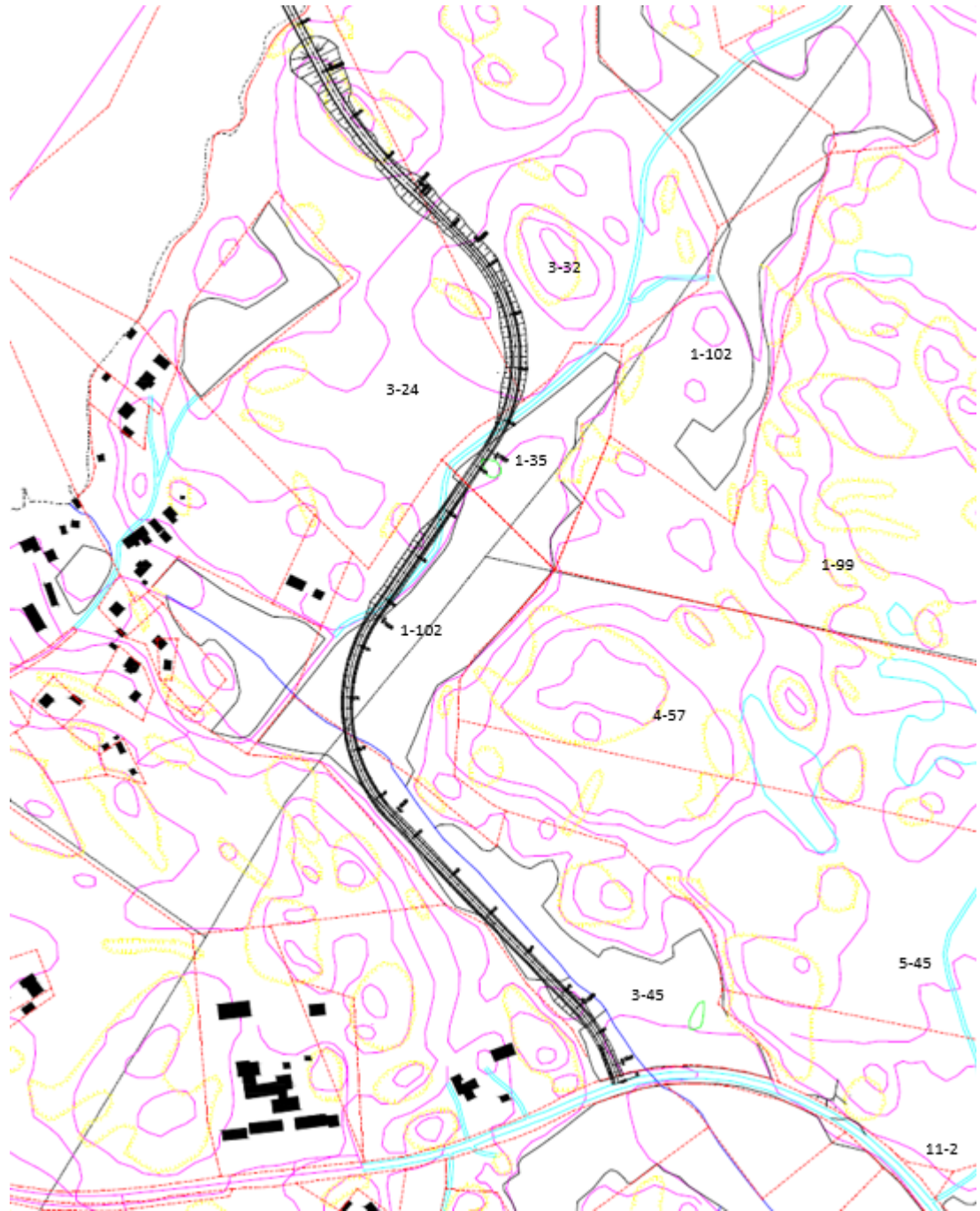
har varit att skapa en rättvisande bild av de naturvärden som idag existerar i det berörda området. I den övergripande miljökonsekvensbedömning som gjordes i samband med den jämförande förstudien, där dagens skärgårdstrafiksystem jämfördes med korttruttsystemet, påbörjades insamlandet av fältdata. Detta arbete fortsatte med högre detaljeringsgrad i MKB:n för korttruttsprojektet för västra Föglö, för att ännu en gång förbättras med undersökningar i fält i samband med att vägplanarbetet inleddes.

Den vägsträckning som föreslås i vägplanen är en av de tre alternativa sträckningar som Ålands landskapsregering inkluderat i sin arbetsprocess. Utgående från de utlåtanden som inkommit från miljöbyrån och kulturbyrån (nr. 1.18 och 1.19 i handlingsförteckningen) utgår vägplanen från alternativ 3b enligt bilaga 3 till MKB:n (nr. 3.5 i handlingsförteckningen).

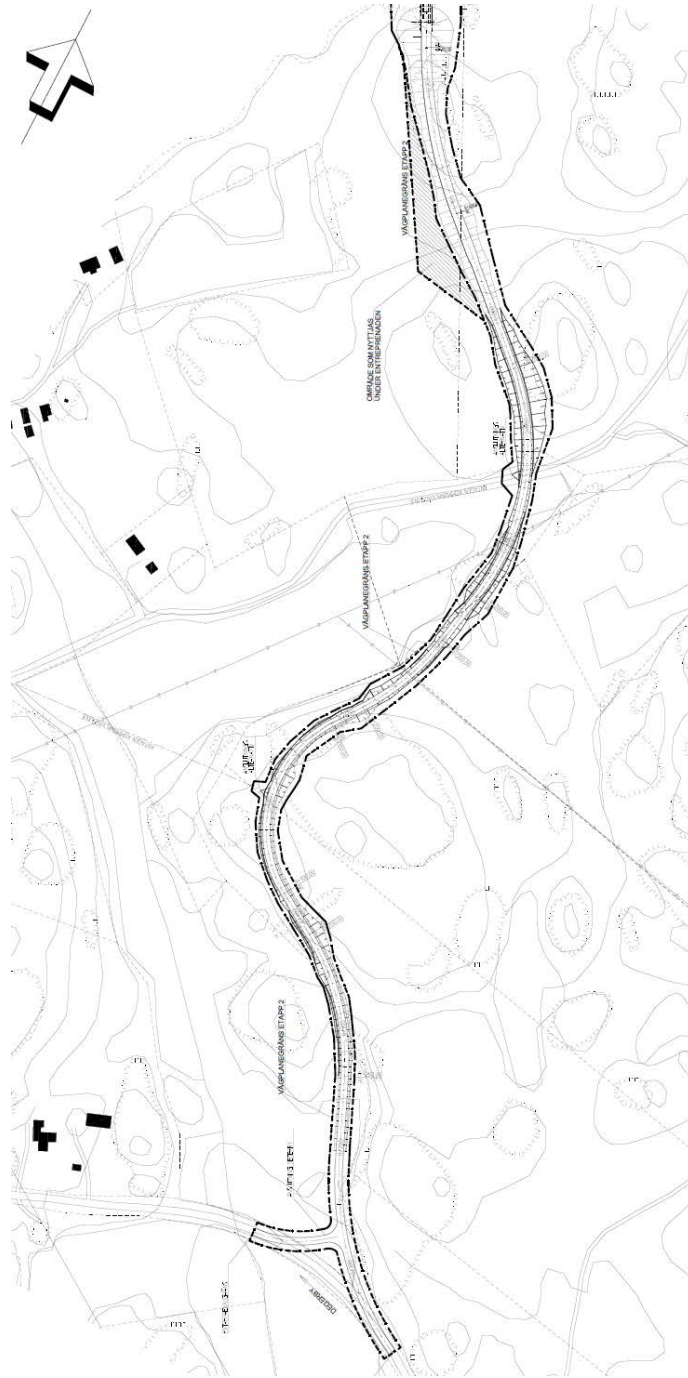
De vägsträckningsalternativ som har ingått i arbetsprocessen med vägplanen är:



Figuren ovan visar vågalternativ 1 under beredningsprocessen, och är det vågalternativ som slutligen delgavs som förslag till vägplan och fastställdes 24.1.2019. Förslaget benämns "3b" i MKB:n.



Figuren ovan visar vågalternativ 2 under beredningsprocessen, vågalternativet ogillades av vissa fastighetsägare på infomötet med fastighetsägarna 27.11.2017 vilket resulterade i att ett tredje alternativ togs fram (benämnt vågalternativ 3 nedan).



Figuren ovan visar vägalternativ 3 under beredningsprocessen, vägalternativet förkastades till förmån för alternativ 1 under processen med att ta fram vägplaneförslaget.

Vägplanens påverkan på Degerby som centralort i Föglö kommun behandlas under punkt 1.2.3

Vägplaneförslaget är resultatet av ett långt och gediget utredningsarbete. Baserat på de utredningar som existerar i ärendet har Ålands landskapsregering bedömt att vägplanen uppfyller kravet i LL om allmänna vägar om en ändamålsenlig avväg-

ning mellan olika samhällsintressen och att den föreslagna vägen, med beaktande av sträckning, höjdläge och bredd samt övriga omständigheter, kommer att 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.

1.2.2. Inget hållbarhetsperspektiv

Ålands landskapsregering har i dess nuvarande och tidigare sammansättning utvecklat miljöarbetet till ett hållbarhetsarbete som spänner över ett brett perspektiv, där miljö-, sociala- och ekonomiska aspekter med tydlighet vägs samman och hållbarhetsprinciperna beaktas. Detta arbete har lett fram till en Utvecklings- och hållbarhetsagenda för Åland och i regeringsprogrammet har följande målsättningar satts:

”Landskapsregeringen arbetar för ett bärkraftigt Åland. Vi gör kraftsamlingar för framtiden på flera centrala områden. Att uppnå hållbarhet är ett arbete som måste pågå över flera mandatperioder. Vi vill att Åland ska vara ett ekonomiskt- och miljömässigt hållbart samhälle där insatser som görs nu bär in i framtiden. Ett hållbart Åland förutsätter jämställdhet, jämlikhet, tillgänglighet och bygger på alla människors lika värde och möjligheter att delta i samhällsbygget. I hållbarhetsbegreppet ingår insikten att inget politikområde kan frikopplas från det andra: en hållbar ekonomi kräver hållbara strukturer, friska människor och ren natur.”

I Utvecklings- och hållbarhetsagendan finns fyra hållbarhetsprinciper och sju utvecklingsmål. Infrastrukturavdelningen arbetar för att alla dessa mål ska uppfyllas och har därför genomfört arbeten med back-castingmetoden inom avdelningens hela verksamhetsområde, vilket också omfattar det som upphandlas och den egna produktionen.

Efterlevnaden av de fyra hållbarhetsprinciperna i relation till korttrutten har också analyserats:

- Princip 1 om systematisk koncentrationsökning av ämnen från berggrunden innebär att användning av fossila bränslen successivt ska minska och till slut upphöra inom skärgårdstrafiken. Därför söker landskapsregeringen lösningar för att åstadkomma en koldioxidneutral drift av sjötrafiken. Detta sker både genom att ta i bruk alternativa bränslen och elektrifiering av färjor i den takt som godkänd teknik finns tillgänglig och påskyndas av den förkortning av färjepassen som korttruttsystemet innebär.
- Princip 3 om undanträngning av fysiska metoder måste balanseras mot princip 1. Det intrång i naturen som görs för genomförandet av brobygge och vägar är inte systematisk och bedöms inte heller efter den miljöhänsyn som tagits som ett överuttag av känslig natur.

Inom infrastrukturavdelningens ansvarsområden kan man särskilt lyfta fram arbetet som görs inom fysisk strukturutveckling, som är en viktig del i implementeringen av strategiskt utvecklingsmål nr. 5, ”Attraktionskraft för boende, besökare och företag”. Avdelningens arbete stöder även direkt bl.a. strategiskt utvecklingsmål nr. 2, ”Alla känner tillit och har verkliga möjligheter att vara delaktiga i samhället” samt strategiskt utvecklingsmål nr. 7, ”Hållbara och medvetna konsumtions- och produktionsmönster”.

Infrastrukturavdelningen har i implementeringsstrategin även huvudansvar för genomförandet av strategiskt utvecklingsmål nr. 6, ”Markant högre andel energi från förnyelsebara energikällor och ökad energieffektivitet”.

Inom detta arbete har en Energi- och klimatstrategi arbetats fram och antagits. Målet till 2030 är att utsläppen av koldioxid ska minska med 60 procent och att andelen förnyelsebar energi av förbrukningen ska vara 60 procent. Av elförbrukningen ska 60 procent vara lokalproducerad förnyelsebar el. Detta ska förverkligas genom strategiska åtgärder, där bl.a. ökad distribution av andra drivmedel än fossila bränslen inom transportsektorn och hållbar upphandling ingår. I utvecklingen av dessa åtgärder framkommer bl.a. att avdelningen i alla upphandlingar inom skärgårdstrafiken eftersträvar en lägre fossilbränsleanvändning med beaktande av fastställd servicenivå och en övergång till ett fossilfritt tonnage. Även exempelvis utvecklingen av ladd-infrastrukturen för elbilar och regleringen av flyg- och kollektivtrafiken hör till avdelningens ansvar och påverkar möjligheten att nå både strategins och agendans mål.

Nästa steg är nu att avdelningen riktar resurserna mot att implementera strategiskt utvecklingsmål nr. 6 i samhället, genom att genomföra strategin såväl internt som tillsammans med aktörerna på marknaden och allmänheten. Korttruttssystemet är en av de strukturförändringar av skärgårdstrafikens rutten och tidtabeller som krävs för att uppnå målsättningarna för utvecklingsmål nr. 6.

När arbetet med förstudien startade, där dagens trafiksystem i skärgården jämfördes med ett s.k. Korttruttssystem, gjordes det med tydlig fokus på hållbarhet. Redan i inledningen till landskapsregeringens meddelande nr 3 till lagtinget år 2010-2011 (nr. 2.16 i handlingsförteckningen) konstateras att ”Trafiken bedrivs ur ett hållbarhetsperspektiv och beaktar sålunda ekonomiska, miljömässiga och sociala effekter”. Förstudien gjordes därför med ett brett hållbarhetsfokus, där klimat- och miljömässiga aspekter såväl som sociala-, samhälls- och ekonomiska aspekter utreddes. Korttruttssystemets klimat och miljömässiga påverkan jämfördes med nuvarande trafiksystem i en miljökonsekvensbedömning, medan den samhälls- och sociala påverkan jämfördes med nuvarande trafiksystem i en SKB (Samhällskonsekvensbeskrivning).

De ekonomiska effekterna jämfördes i en samhällsekonomisk analys med nuvärdesmetoden, där löpande driftskostnader och punktvisa investeringar kan jämföras på ett rättvist sätt och visar vilket alternativ som ger den bästa samhällsekonomiska effekten. Genom denna ekonomiska analys, samt med utförda miljökonsekvensbedömningar och samhällskonsekvensbeskrivning, har ett omfattande underlag tagits fram för att på ett objektivt vis belysa projektets påverkan och ge ett underlag för hållbart beslutsfattande.

1.2.3. **Inverkan på Degerbys ställning som centralort i Föglö kommun**

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 (nr. 4.16 i

handlingsförteckningen). 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 (se avsnitt 5.8 i nr. 3.2 i handlingsförteckningen).

Föglö kommun har förordat projektet och har därigenom gjort bedömningen att förbättrade, flexibla och miljöanpassade trafiklösningar är att föredra före de eventuella socioekonomiska och samhälleliga konsekvenserna för Degerbys räkning som korttruttsprojektet kan medföra. Ålands landskapsregering hänvisar till att Föglö kommun genom meddelande daterat 16.6.2017, påminnelse som inkom i samband med att vägplanen för del 1 var utställd samt protokoll från kommunfullmäktiges möte 28.6.2018 (nr. 2.2, 1.17 och 1.4 i handlingsförteckningen) inte har haft synpunkter på projektet.

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.

1.2.4. **Miljöpåverkan med anledning av verkställandet av vägplanen**

Den miljöpåverkan som har redovisats i vägplanen är balanserad och rimlig i förhållande till den nytta samhället erhåller genom korttruttsprojektet. En infrastruktursatsning liksom korttrutten medför givetvis miljöpåverkan, som måste sättas i relation till dels befintlig miljöpåverkan, dels den nytta som satsningen medför. MKB:n beskriver på ett fullgott sätt formen och effekterna av den miljöpåverkan som projektet, inklusive del 2 av Västra Föglö, medför för kulturmiljön och naturmiljön.

Miljöeffekterna beskrivs därtill i vägplanens miljöberättelse [nr. 1.1.1 i handlingsförteckningen].

Av handlingarna framkommer att Ålands landskapsregering har konstaterat att den planerade vägens miljöpåverkan är acceptabel och rimlig i förhållande till den nytta vägprojektet medför (vad gäller ändamålsenlighetsbedömningen, se punkt 1.2.1 ovan).

Bedömningen kan inte göras bara lokalt utan måste göras objektivt och utgående från hela Åland. De utredningar som har gjorts av Ålands landskapsregering bifogas yttrandet.

1.2.5. Försämrat värde på fastighet

Vägplanen påverkar fastigheternas värde på olika sätt. Den värdeminskning som projektet medför för de fastigheter som berörs av vägplanen kommer att 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 köpeskilningsstatistik för respektive marktyp.

Kartbilden nedan visar vägens planerade sträckning (alternativ 3b) i förhållande till den fastighet som ägs av de besvärande.



Vägplanen medför att korsningsområdet gentemot befintlig väg placeras på de besvärandes fastighet Västergård RNr 11:2 i Degerby. Av vägplanen framkommer att vägområdet tar ca 0,5 ha av fastighetens areal i anspråk och att den del som avskiljs från huvudfastigheten erhåller en areal om ca 0,7 ha. Fastighetens totala areal är ca 13 ha.

Placeringen, utformningen och utrymmesbehovet utgår från de krav på trafiksäkerhet och trafikbarhet som dylika korsningsområden förutsätter. Också det faktum att de övriga sträckningsalternativ som varit aktuella i arbetsprocessen skulle ha medfört större ingrepp i kultur- och naturvärden har påverkat förslagets utformning. Det alternativ som ingår i vägplanen är mest skonsamt för angränsande kulturmiljö och naturvärden.

2. FÖRTECKNING ÖVER HANDLINGAR SOM LEGAT TILL GRUND FÖR BESLUTET

Ålands landskapsregering hänvisar till förteckningen i bilaga A.

Mariehamn den 4 april 2019

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING

Uppsatt av

Björn Ekblom
Vägingenjör

Ian Bergström
Projektchef

TILL HÖGSTA FÖRVALTNINGSDOMSTOLEN

YTTRANDE

ÄRENDE

Besvär över beslut om fastställande av vägplan för nybyggnad av del 2 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjäste på Mellanholm, landsväg nr 700, sektion 0 - 1250, mellan Degerö - norra Gripö, Mellanholm, Föglö kommun, dnr. HFD 0848/1/19 (Widén).

PARTSUPPGIFTER OCH PROCESSADRESS

Ålands landskapsregering
FO-nummer 0145076-7
Pb 1060
AX-22 101 Mariehamn, Åland

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. YTTRANDE	3
1.1. Processuella anmärkningar	4
1.1.1. Begäran om syn.....	4
1.1.2. Begäran om samordnad behandling	4
1.1.3. Redan anförda anmärkningar.....	4
1.2. Yttrande.....	4
1.2.1. Beslutet är inte tillräckligt motiverat	4
1.2.2. Vägplanen har delats upp i strid med lagstiftning.....	5
1.2.3. Vägplanen uppfyller inte kraven i 10 § LL om allmänna vägar (samtliga besvärande)	7
1.2.4. Befintlig fiskodling invid Gripö har inte beaktats i miljökonsekvensbedömningen	12
1.2.5. Inverkan på Degerbys ställning som centralort i Föglö kommun.....	12
1.2.6. Existerande fornminnen utanför vägplanens område.....	13
1.2.7. Ingrepp i miljöer som är skyddade.....	16
1.2.8. Vägplanen behandlar inte Weserdomens rättsverkningar	16
1.2.9. Inget hållbarhetsperspektiv	22
1.2.10. Miljöpåverkan med anledning av verkställandet av vägplanen.....	23
2. FÖRTECKNING ÖVER HANDLINGAR SOM LEGAT TILL GRUND FÖR BESLUTET ..	24

1. YTTRANDE

Med anledning av Högsta förvaltningsdomstolens begäran daterad 11.3.2019 om yttrande och de handlingar som ligger till grund för det överklagade beslutet inkommer Ålands landskapsregering med följande.

Ålands landskapsregerings yttrande med anledning av besväret anges under punkt 1. Under punkt 0 finns en hänvisning till en förteckning över de handlingar som legat till grund för det beslut som är föremål för besvär. I yttrandet benämns förteckningen ”**handlingsförteckning**”. Handlingsförteckningen är gemensam för ärendena Dnr. 0846/1/19, 0848/1/19 och 0889/1/19.

Det infrastrukturprojekt som benämns korttruten är ett förslag till samlat trafiksystem som avser att förändra, förbättra och klimatanpassa befintliga trafiklösningar i den åländska skärgården. Genom korttruten avser Ålands landskapsregering, på uppdrag av Ålands lagting, att implementera ny miljöteknik och klimatvänliga strukturella förändringar genom att kombinera nya miljö- och klimatvänliga fartyg med förkortade färjpass och en utvecklad kollektivtrafik. I anslutning till korttruten avser Ålands landskapsregering att investera i nytt fartygstonnage som ska ersätta det fossildrivna fartygstonnage som idag trafikerar mellan fasta Åland och Föglö kommun på linjen Svinö-Degerby.

Sammantaget medför korttruten inte en negativ miljöpåverkan eller försämrad miljöstatus.

Korttruttsprojektet inleddes år 2011 genom Ålands landskapsregerings meddelande om ”Strategi för den åländska skärgårdens trafiksystem Korttrutt 2011” (nr. 2.16 och 2.15 i handlingsförteckningen). Till följd av meddelandet genomfördes år 2012-2013 en förstudie om korttruten (handlingar under punkt nr. 4 i handlingsförteckningen). I förstudien ingick bl.a. en miljökonsekvensbedömning (nr. 4.15 i handlingsförteckningen) och en samhällskonsekvensbeskrivning (nr. 4.16 i handlingsförteckningen).

Med anledning av förstudien gav Ålands landskapsregering 17.4.2014 ett meddelande om framtidens skärgårdstrafiksystem till Ålands lagting (nr. 2.14 i handlingsförteckningen), som förordades av Ålands laggings finans- och näringsutskott i mars 2015 (nr. 2.13 i handlingsförteckningen).

Ålands landskapsregering genomförde därefter en miljökonsekvensbedömning avseende den del av korttruttsprojektet som benämns västra Föglö (”**MKB**”; handlingar under punkt nr. 3 i handlingsförteckningen). MKB:n avser både del 1 och del 2 av projektet. Ålands lagting har därefter i beslut om första tilläggsbudget 2017 beviljat Ålands landskapsregering en investeringsfullmakt i syfte att förverkliga korttruttsprojektet (nr. 2.6 i handlingsförteckningen). Fullmakten omfattar två projekt, ett avseende västra Föglö och ett avseende östra Föglö.

Det beslut som besväret avser gäller del 2 av projektet västra Föglö.

Beslutet att fastställa vägplanen för del 1 av projektet västra Föglö fattades av Ålands landskapsregering 31.5.2018. Beslutet är föremål för besvär, vilka handläggs av Högsta förvaltningsdomstolen under dnr 3232-3235/1/18 och 3271/1/18.

MKB:n och de övriga handlingar som finns i handlingsförteckningen har legat till grund för framtagandet och fastställandet av den vägplan som nu är föremål för besvär. Av de sträckningsalternativ som beskrivs i bilaga 3 till MKB:n (nr. 3.5 i handlingsförteckningen) motsvarar vägplanen för del 2 alternativet 3b.

1.1. Processuella anmärkningar

1.1.1. Begäran om syn

Ålands landskapsregerings inställning är att det inte är motiverat eller nödvändigt att hålla syn i ärendet.

1.1.2. Begäran om samordnad behandling

Den besvärande begär att handläggningen av nu aktuellt ärende borde samordnas med Högsta förvaltningsdomstolens behandling av det besvär avseende rubbnings-tillstånd och fastställande av skyddsområde som den besvärande inlämnat till domstolen. Ålands landskapsregering känner inte till begreppet ”samordning” och kan därför inte uttala sig i frågan.

1.1.3. Redan anförda anmärkningar

Ålands landskapsregering noterar, att de besvärgrunder som anförts i besväret är sådana som redan har anförts genom den påminnelse som den besvärande lämnat in med anledning av Ålands landskapsregerings beslut att låta ställa ut vägplanen, 3.5.2018 (nr. 1.10 i handlingsförteckningen).

Påminnelsen har inte föranlett justering av förslaget till vägplan.

1.2. Yttrande

1.2.1. Beslutet är inte tillräckligt motiverat

Beslutet uppfyller i alla avseenden kraven avseende motivering i 39 § och 40 § Förvaltningslag för landskapet Åland. Hänvisningen i 21 § 2 mom. Finlands grundlag torde avse nyss nämnda lagrum i den åländska förvaltningslagen. I motiveringen anges vilka omständigheter och utredningar som har inverkat på avgörandet och vilka bestämmelser som har tillämpats.

De påpekanden som inkommit med anledning av beslutet 3.5.2018 att ställa ut vägplanen (totalt åtta stycken; bilaga nr. 1.7-1.14 i handlingsförteckningen) har inte föranlett justeringar av vägplanens innehåll. De personer från vilka påpekanden inkommit finns listade i beslutet att fastställa vägplanen.

Beslutet baseras på den ändamålsenlighetsbedömning som stipuleras i 10 § LL om allmänna vägar (se punkt 1.2.3 nedan).

1.2.2. **Vägplanen har delats upp i strid med lagstiftning**

Ålands landskapsregering finner att besvärsgrunder saknar stöd i lag och rättspraxis. Det finns vare sig i LL om allmänna vägar, i annan lagstiftning eller i rättspraxis krav på hur en vägplan ska respektive kan avgränsas.

I 25 § 3 mom. LL om allmänna vägar anges att vägplan inte får fastställas i strid med antagen detalj- eller generalplan och i 27 § LL om allmänna vägar anges att vägplan bör uppgöras så, att den vid byggande av vägen kan följas utan väsentliga avvikelser. Dessa krav vare sig förpliktar eller begränsar väghållarens rätt att inom ramen för dess myndighetsutövning dela upp ett större vägprojekt i mindre delar, varigenom flera vägplaner tas fram, bereds och fastställs i syfte att förverkliga projekthelheten.

Det finns inget uttryckligt hinder i lag för att hantera ett vägprojekt på det valda sättet, i syfte att underlätta den praktiska hanteringen av berednings- och fastställeprocessen.

Ålands landskapsregering påpekar att en vägplan är att jämställa med ett bygglov i ett byggnationsärende; ett beslut om fastställande av vägplan är liksom ett beslut om beviljande av bygglov begränsat i tid. Beslutet att fastställa vägplanen förfaller med stöd av 28 § LL om allmänna vägar om vägens sträckning inte utmärkts i terrängen och vägarbetet inte påbörjats inom fyra år från utgången av det år, varunder beslutet meddelades.

Enligt den besvärandes argumentation borde hela korttrattsprojektet, som berör åtgärder i ett antal kommuner och en stor geografisk yta, införlivas i en och samma vägplan. Ålands landskapsregering bedömer att en sådan införlivning inte skulle gagna genomsynen av projektet; tvärtom skulle en sådan hantering försvåra läsbarheten och förståelsen för projektet och de delar som det består av.

Det förekommer ofta att en väghållare väljer att dela upp ett vägprojekt i mindre delar, i synnerhet om väghållaren förväntar sig besvär. Motiveringen att dela upp vägplanen för västra Föglö i två delar, där den vägplan som nu är föremål för besvär utgör del 2, var att det finns en förekomst av arkeologiska fyndigheter på Degerbysidan av Spettarhållet, som i enlighet med fornminneslagstiftningen måste undersökas innan ett rubbningstillstånd kan meddelas. Se punkt 1.2.6.

Ålands landskapsregering valde att dela upp vägplanen i två delar i syfte att låta vägplanprocessen (del 1) och processen med att erhålla rubbningstillstånd för forn lämning (del 2) skulle löpa parallellt med varandra.

Av det underlag och det material som ingått i vägplanprocessen framkommer dessutom vägprojektets hela omfattning och vägens sträckning i sin helhet med tydlighet, enligt följande:

- i) I den MKB (nr. 3.2 i handlingsförteckningen) som föregått beslutet att fastställa vägplanen.

- ii) I det materiella innehållet i samt översiktskarta över vägplan del 2 som ingår i bilaga 1 till plenibeslut daterat 3.5.2018 (beslut att ställa ut vägplan för del 2) och 24.1.2019 (beslut att fastställa vägplanen för del 2; nr. 1.15, 1.15.1, 1.1, 1.1.1 respektive 1.1.2 i handlingsförteckningen).
- iii) Vid det lagstadgade rådgörande möte som hölls 22.5.2015 med berörda myndigheter där myndigheternas syn på utredningarnas omfattning i MKB-fasen fastställdes (nr. 3.23 i handlingsförteckningen), samt vid det lagstadgade avgränsningssammanträde som hölls med allmänheten 26.6.2015 (nr. 3.4 i handlingsförteckningen).
- iv) I samband med delgivningen av utkastet till MKB delgav Ålands landskapsregering vägsträckningen i dess helhet med tillgängliga alternativ (nr. 3.19 i handlingsförteckningen).
- v) Under vägplaneprocessen har ett antal informationstillfällen hållits. Bl.a. hölls informationsmöten för allmänheten 6.6.2017 i Sottunga och Kökar samt 7.6.2017 i Föglö (nr. 2.7, 2.8 och 2.9 i handlingsförteckningen). Informationsmöten hölls också 28.6.2017 i kommunhuset i Degerby (nr. 1.28 i handlingsförteckningen) och 27.11.2017 i Lagtingets auditorium i Mariehamn till vilka berörda fastighetsägare inbjöds med kallelser i brev eller e-postmeddelanden (nr. 1.22 i handlingsförteckningen). Vid samtliga dessa tillfällen har projektets och vägsträckningens hela omfattning redovisats.
- vi) Därtill har informationsbrev skickats direkt till fastighetsägarna vid tre tillfällen (11.8.2017, 21.9.2017 och 2.3.2018) under projektet (nr. 1.21, 1.25 och 1.27 i handlingsförteckningen). I samtliga brev har vägsträckningens hela omfattning presenterats.

Den som anfört besvär hänvisar till rättsfallet HFD 2002:64 som stöd för påpekan- det att vägprojektet har delats upp i mindre delar på ett sätt som strider mot lagstift- ningen. Ålands landskapsregering konstaterar att korttruttsprojektet är en projekt- helhet som är välkänd för allmänheten och att landskapsregeringen inte har för av- sikt, och inte heller har anfört, att vägplan för projekthelheten inte ska fastställas. Tvärtom, hela projektet, inklusive vägplanen för del 2, ingår i MKB:n. Innehållet, strukturen och avgränsningen av MKB:n har diskuterats och bestämts vid det råd- görande möte som hölls 22.5.2015 (nr. 3.23 i handlingsförteckningen) och det av- gränsningssammanträde som hölls 26.6.2015 (nr. 3.4 i handlingsförteckningen). MKB:n har utgjort grunden för framtagandet av vägplanerna för del 1 och del 2. Ålands landskapsregering bedömer därför att rättsfallet, som avser rikets vattenlag och hanteringen av ett angränsande Natura2000-område, inte har någon relevans för nu aktuellt beslut.

Den valda hanteringen, där projektet avseende Västra Föglö är uppdelat i två delar samt där projektet avseende Östra Föglö delas upp i en eller flera delar, strider på ovan anförda grunder inte mot lagstiftningen.

1.2.3. **Vägplanen uppfyller inte kraven i 10 § LL om allmänna vägar (samtliga besvärande)**

Enligt 10 § 1 mom. LL om allmänna vägar ska vägnätets utbyggnad planeras utgående från en ändamålsenlig avvägning mellan olika samhällsintressen. Härvid ska nödig hänsyn tas till bosättningsens och näringslivets behov av trafik samt till vägnätets anpassning till miljön. Planer rörande användningen av närliggande områden för olika ändamål ska likaså beaktas.

Enligt 10 § 2 mom. LL om allmänna vägar 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.

Den ändamålsenlighetsbedömning som anges i lagrummet måste enligt Ålands landskapsregerings uppfattning göras utgående från hela vägprojektet och korttruttsystemet, där del 1 av västra Föglö motsvarar en uppskattad investeringskostnad på ca 24,6 miljoner euro av hela den uppskattade investeringen i korttruttsprojektet på ca 38 miljoner euro. Del 2 av västra Föglö, d.v.s. det beslut som besväret avser, uppskattas ha en investeringskostnad på ca 1,1 miljoner euro och östra Föglö uppskattas ha en investeringskostnad på ca 12,3 miljoner euro.

Korttruttsystemet innebär förkortade färjepass som medför, att driftskostnaderna för trafiksystemet minskar radikalt, att införande av miljövänligare fartygstonnage med ny teknik möjliggörs, ökad användning av kollektivtrafik framom privatbilism, ett flexibelt trafiksystem som enkelt kan anpassas efter förändringar i befolkningsunderlag m.m. samt inbesparningar i personal-, drifts- och underhållskostnader för trafiksystemet jämfört med nuläget. Dessa utredningar och kalkyler framkommer bl.a. av Slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013 (nr. 4.1 i handlingsförteckningen) och Underlag till beslut nr 30/2017 (nr. 2.12 i handlingsförteckningen).

Ålands landskapsregering har noggrant utvärderat de intressen som står på spel och har konkluderat att behovet att bygga ut trafiksystemet genom korttruttsprojektet är nödvändigt och motiverat. Projektet understöds av Ålands lagting genom beslut om tilläggsbudget nr. 1 för år 2017, varigenom Ålands landskapsregering beviljades en investeringsfullmakt om 40 miljoner euro i syfte att förverkliga korttruttsystemet. Se Ålands lagtings beslut nr. 35 år 2017 om att anta budgetförslag 3/2016-2017 (nr. 2.6 i handlingsförteckningen) respektive Ålands landskapsregerings beslut ÅLR 2017/3496 jämte bilagor (nr. 2.1, 2.3, 2.4, 2.5 och 2.12 i handlingsförteckningen).

Genom att bygga ut korttrutten kan den åländska skärgården snabbare få ett hållbart trafiksystem genom de nya möjligheter att snabbare införa ny miljöteknik och de klimatvänliga strukturella förändringar som det nya trafiksystemet ger genom att kombinera nya miljö- och klimatvänliga fartyg med förkortade färjepass och en utvecklade kollektivtrafik. Genom att förkorta färjepasset minskar utsläppen av CO2 samtidigt som den negativa offentligdrivna miljöbelastningen på den smala och

naturkänsliga farled som idag nyttjas vid anlop till Degerby, Ekholmssund, samt vattenförekomsten Degerbyredan helt upphör.

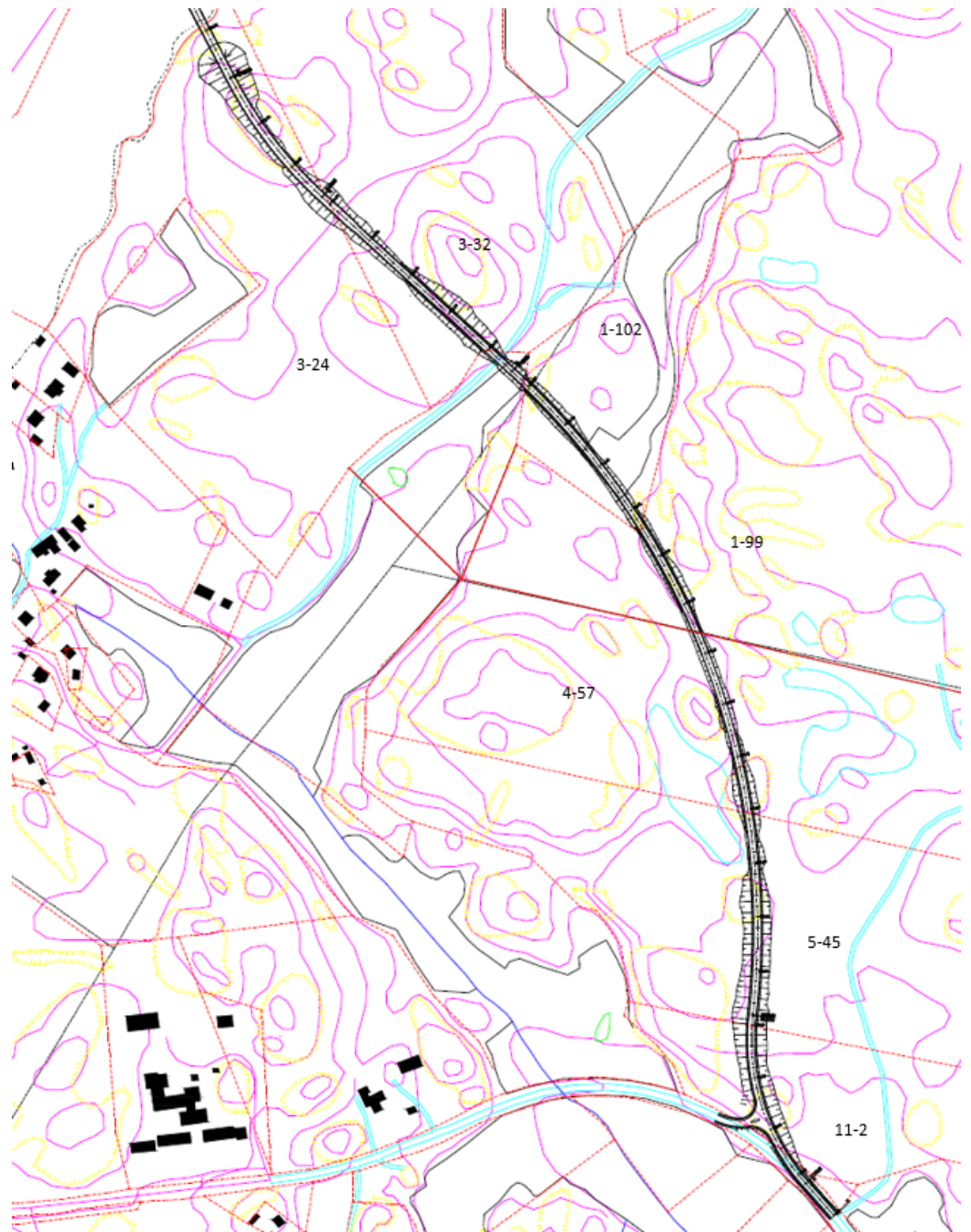
Vägplanen har föregåtts av ett antal utredningar som redogör för och motiverar den förändring kortruttsprojektet innebär. Redan i förstudien av kortruttsystemet 2012-2013 (nr. 4.1 i handlingsförteckningen), som var en utredning där befintligt trafiksystem jämfördes med ett kortruttsystem för hela den åländska skärgården, konstaterades och bekräftades samhällsnyttan av den förändring av trafiksystemet som kortruttsprojektet, inklusive projektet västra Föglö, innebär. Se också Ålands landskapsregerings meddelande om ”strategi för den åländska skärgårdens trafiksystem Kortrutt 2011” till Ålands lagting nr. 3/2010-11 (nr. 2.16 i handlingsförteckningen) samt den övergripande miljökonsekvensbedömning som uppgjorts för trafiksystemet (nr. 4.15 i handlingsförteckningen), som anmärker att detaljerade miljökonsekvensbedömningar måste uppgöras för de områden som lokalt påverkas av omstruktureringen av trafiksystemet. Den miljökonsekvensbedömning som legat till grund för vägplanen (nr. 3.2 i handlingsförteckningen) är en sådan bedömning.

De ekonomiska kalkyler som utgör grund för Ålands landskapsregerings och Ålands lagtings beslut att genomföra kortruttsystemet finns i Slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013 (nr. 4.1 i handlingsförteckningen) samt Underlag till beslut nr 30/2017 (nr. 2.12 i handlingsförteckningen).

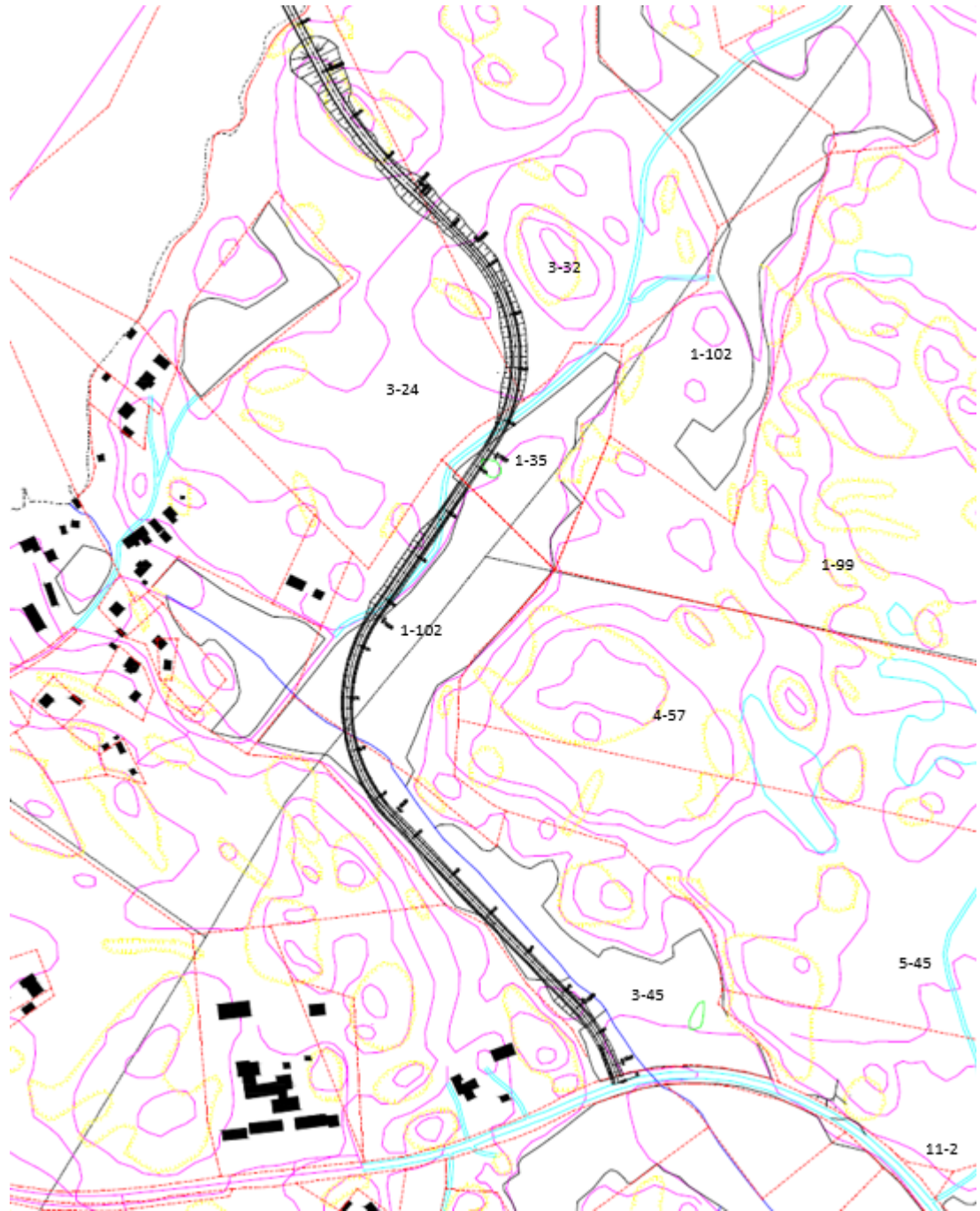
Den aktuella vägdragningen har anpassats efter de naturvärden som påträffats vid inventeringar i fält. Inventeringarna har genomförts i flera omgångar där detaljeringsgraden ökats vid varje ny inventering, utgående från de fynd som påträffats vid tidigare inventeringar. Vid arbetet har åsikter från behöriga myndigheter beaktats (nr. 1.18, 1.19, 1.23, 1.24 och 1.26 i handlingsförteckningen). Målsättningen har varit att skapa en rättvisande bild av de naturvärden som idag existerar i det berörda området. I den övergripande miljökonsekvensbedömning som gjordes i samband med den jämförande förstudien, där dagens skärgårdstrafiksystem jämfördes med kortruttsystemet, påbörjades insamlandet av fältdata. Detta arbete fortsatte med högre detaljeringsgrad i MKB:n för kortruttsprojektet för västra Föglö, för att ännu en gång förbättras med undersökningar i fält i samband med att vägplanarbetet inledes.

Den vägsträckning som föreslås i vägplanen är en av de tre alternativa sträckningar som Ålands landskapsregering inkluderat i sin arbetsprocess. Utgående från de utlåtanden som inkommit från miljöbyrån och kulturbyrån (nr. 1.18 och 1.19 i handlingsförteckningen) utgår vägplanen från alternativ 3b enligt bilaga 3 till MKB:n (nr. 3.5 i handlingsförteckningen).

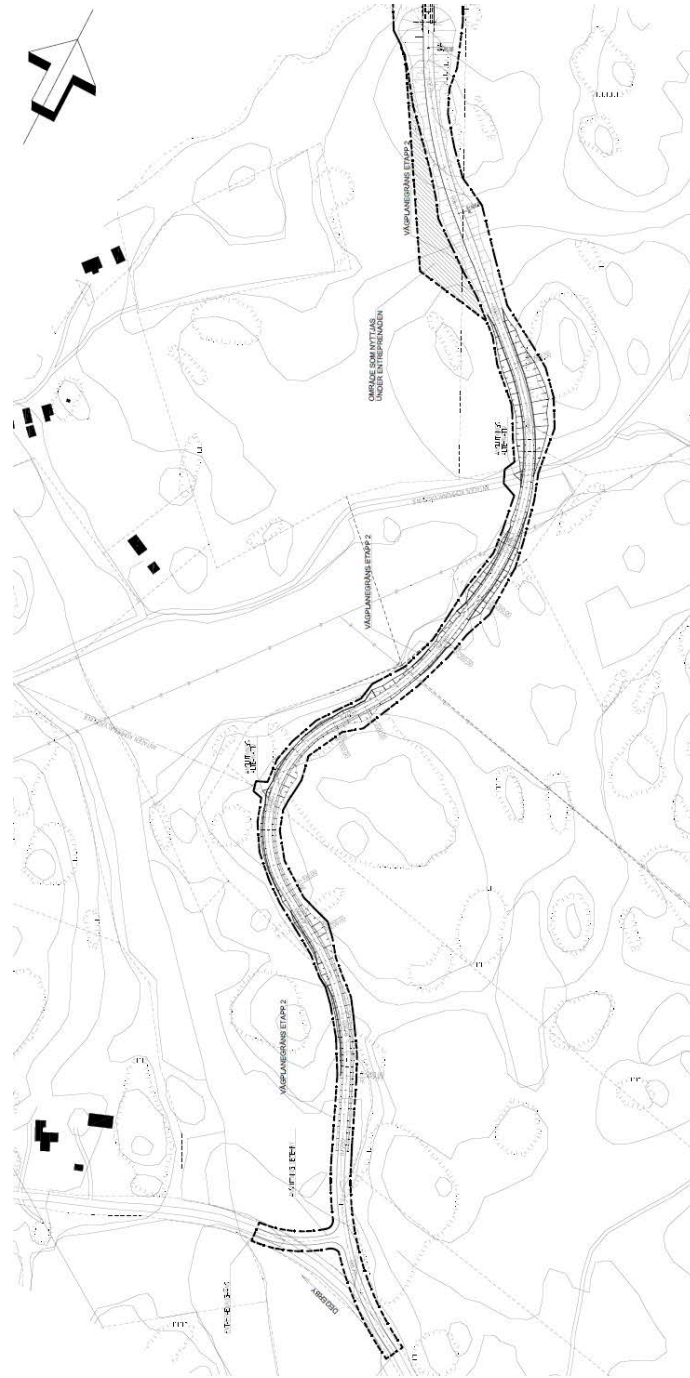
De vägsträckningsalternativ som har ingått i arbetsprocessen med vägplanen är:



Figuren ovan visar vågalternativ 1 under beredningsprocessen, och är det vågalternativ som slutligen delgavs som förslag till vägplan och fastställdes 24.1.2019. Förslaget benämns "3b" i MKB:n.



Figuren ovan visar vågalternativ 2 under beredningsprocessen, vågalternativet ogillades av vissa fastighetsägare på infomötet med fastighetsägarna den 27.11.2017 vilket resulterade i att ett tredje alternativ togs fram (benämnt vågalternativ 3 nedan).



Figuren ovan visar vägalternativ 3 under beredningsprocessen, vägalternativet förkastades till förmån för alternativ 1 under processen med att ta fram vägplaneförslaget.

Vägplanens påverkan på Degerby som centralort i Föglö kommun behandlas under punkt 1.2.5.

Vägplaneförslaget är resultatet av ett långt och gediget utredningsarbete. Baserat på de utredningar som existerar i ärendet har Ålands landskapsregering bedömt att vägplanen uppfyller kravet i LL om allmänna vägar om en ändamålsenlig avvägning

mellan olika samhällsintressen och att den föreslagna vägen, med beaktande av sträckning, höjdläge och bredd samt övriga omständigheter, kommer att 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.

1.2.4. **Befintlig fiskodling invid Gripö har inte beaktats i miljökonsekvensbedömningen**

Oavsett att det beslut som är föremål för nu aktuell besvärprocess enbart avser vägdragning över land och således inte direkt berör den fiskodling som den besvärande hänvisar till, anför Ålands landskapsregering följande.

Vattenmiljön för projekthelheten har utretts noggrant under lång tid. Redan i den miljökonsekvensbedömning som gjorde i samband med den jämförande förstudien där dagens skärgårdstrafiksystem jämfördes med ett korttruttsystem påbörjades insamlandet av fältdata (nr. 4.15 i handlingsförteckningen). Detta arbete fortsatte med högre detaljeringsgrad i miljökonsekvensbedömningen för korttruttsprojektet för västra Föglö för att ännu en gång förbättras med undersökningar i fält i samband med att vägplanarbetet inleddes. I samband med arbetet har fiskodlingarnas inverkan på projektet som helhet noggrant analyserats.

En vattenströmningsmodellering är genomförd för Spettarhålet, där effekterna av den föreslagna bron har kartlagts (nr. 1.5 och 1.5.1 i handlingsförteckningen). Analysen visar att effekterna av den planerade bron är små. Den planerade bron bedöms därmed inte medföra några relevanta förändringar eller risker för nuvarande marin-ekologiska förutsättningar, känsliga habitat eller vattenkvalitet.

Begäran om att låta inkludera den specifika fiskodling som besvärsgunden avser har inte tagits upp vid vare sig det rådgörande möte som hölls 22.5.2015 eller vid det avgränsningssammanträde som hölls 26.6.2015 (nr. 3.23 och 3.4 i handlingsförteckningen).

Frågan om fiskodlingars påverkan har specifikt tagits upp i MKB:n (sid. 61), som vidare hänvisar till *Förvaltningsplan för avrinningsdistriktet Åland, år 2016-2021* (nr. 3.21 i handlingsförteckningen). Ålands landskapsregering hänvisar också till HFD:s avgörande nr. 21.12.2017/6647, som behandlar det miljötillstånd under vilket den aktuella fiskodlingen bedrivs, samt till Fiskeribyråns utlåtande daterat 19.10.2017 (nr. 1.23 i handlingsförteckningen) av vilket framkommer att Fiskeribyran inte har fört fram synpunkter på fiskodlingens eventuella påverkan på vägplanen (eller vice versa).

På basis av det ovanstående har Ålands landskapsregering inte haft skäl att beakta den aktuella fiskodlingen i MKB:n.

1.2.5. **Inverkan på Degerbys ställning som centralort i Föglö kommun**

Vägplanens effekt på Degerby som centralort i Föglö kommun vid ett förändrat trafiksystem, har analyserats i miljökonsekvensbedömningen i samband med förstudien av korttruttsystemet genom en samhällskonsekvensbeskrivning (nr. 4.16 i

handlingsförteckningen). 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 (se avsnitt 5.8 i nr. 3.2 i handlingsförteckningen).

Föglö kommun har förordat projektet och har därigenom gjort bedömningen att förbättrade, flexibla och miljöanpassade trafiklösningar är att föredra före de eventuella socioekonomiska och samhällsliga konsekvenserna för Degerbys räkning som korttruttsprojektet kan medföra. Ålands landskapsregering hänvisar till att Föglö kommun genom meddelande daterat 16.6.2017, påminnelse som inkom i samband med att vägplanen för del 1 var utställd samt protokoll från kommunfullmäktiges möte 28.6.2018 (nr. 2.2, 1.17 och 1.4 i handlingsförteckningen) inte har haft synpunkter på projektet.

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.

1.2.6. **Existerande fornminnen utanför vägplanens område**

Under MKB-processen har kulturmiljö- och fornlämningsutredningar gjorts av MKB-utredaren och redovisats i miljökonsekvensbedömningen (nr. 3.2 inkl. bilagor 3.3.-3.25 samt 3.26.1 till 3.26.19 i handlingsförteckningen). Dessa utredningar har sedan använts som underlag för de kompletteringar som gjorts av kulturbyrån vid Ålands landskapsregering i samband med att vägplaneprocessen inleddes.

I MKB:n har behovet av att ta hänsyn till fornlämningar och kulturmiljöarv därtill identifierats och värderats både som enskilda objekt och arkeologisk helhet. I vägplaneprocessen har kulturmiljö- och fornlämningsvärdena i första hand undvikits genom val av väglinje.

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 bedömningen av om de berörda objekten kan rubbas. Museiverkets utlåtande och kulturbyråns beslut (se strax

nedan) innebär att fornlämningarna, som består av s.k. ryssugnar, kan rubbas eftersom förekomsten av dylika fyndigheter är god runtom Åland.

I LL om allmänna vägar anges att ”Vägplan får inte fastställas i strid med antagen detalj- eller generalplan.” samt ”Vägplan bör uppgöras så, att den vid byggande av vägen kan följas utan väsentliga avvikelser”. I övrigt saknar LL om allmänna vägar bestämmelser om hur vägplan relaterar till annan offentlig lagstiftning.

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.

Enligt LL om allmänna vägar är ett existerande fornminne inom eller utanför det område som omfattas av vägplan således inte ett formellt hinder för att låta fastställa vägplanen. Med beaktande av stadgandet i 13 § LL om fornminnen har Ålands landskapsregering ansökt om erhållit tillstånd från kulturbyrån att rubba fornminnet (se strax nedan). Tillståndet har givits i syfte att kunna fastställa vägplanen. Fornminnet kommer inte att rubbas om inte beslutet att fastställa vägplanen vinner laga kraft.

Besvärsgunden avser den ansökan om rubbning av fornlämning samt fastställande av skyddsområde för fornlämning Fö 6:20 på bl.a. fastigheten Hästkleven (62-402-33-24) i Degerby, Föglö kommun som Ålands landskapsregering respektive fastighetsägaren har inlämnat till Ålands landskapsregerings kulturbyrå 1.3.2018 respektive 25.5.2018 (nr. 5.11 och 5.9 i handlingsförteckningen).

Som bakgrund till ansökningarna nämns att kulturbyrån 13.2.2018 har avgivit ett utlåtande med anledning av projekthelheten, omfattande del 1 och del 2. I utlåtandet berörs bl.a. nu aktuell fornlämning (nr. 1.20, 1.20.1 och 1.20.2 i handlingsförteckningen). Kulturbyrån skriver i sitt utlåtande (nr. 1.20 i handlingsförteckningen):

”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 anberör 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.”

Kulturbyrån skriver vidare:

”Den arkeologiska undersökningsverksamheten regleras i Landskapslagen (1965:9) om fornminnen. I enlighet med 13 § i Landskapslagen om fornminnen skall infrastrukturavdelningens vägnätsbyrå i god tid utreda om någon fast fornlämning kan komma att beröras. Då den arkeologiska utredningen har visat att en fast fornlämning kan komma att beröras skall en anmälan genast göras till landskapsregeringen för överläggning.”

Överläggningens syfte är att klargöra vilket intresse som väger tyngst, det allmänna kulturintresset eller övriga intressen som berör projektet, och vilka åtgärder som skall vidtas, dvs. 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.”

Infrastrukturavdelningen har därefter, 1.3.2018, inlämnat en i 13 § LL om fornminnen avsedd anmälan till kulturbyrån (nr. 5.11 i handlingsförteckningen). Kulturbyrån har 23.4.2018 kallat till överläggning enligt 13 § LL om fornminnen (nr. 5.10 i handlingsförteckningen).

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 planerade arkeologiska utgrävningarna (protokollet ingår som bilaga till nr. 5.8 i handlingsförteckningen).

Kulturbyrån har 25.5.2018 fattat beslut att låta genomföra en i 13 § LL om fornminnen avsedd undersökning av fornminnet (nr. 5.7 i handlingsförteckningen).

Fastighetsägaren har samma dag inlämnat ansökan om att fastställa ett skyddsområde för fornlämning till kulturbyrån (nr. 5.9 i handlingsförteckningen).

Efter att den arkeologiska utredningen genomförts har kulturbyrån 5.10.2018 lämnat en anhållan om utlåtande rörande del av fast fornlämning och ansökan om fastställande av skyddsområde till Museiverket (nr. 5.6 i handlingsförteckningen).

Museiverkets utlåtande, daterat 13.11.2018, stöder en rubbning av fornlämningen (nr. 5.5 i handlingsförteckningen).

Med anledning av Museiverkets utlåtande har Ålands landskapsregerings kulturbyrå fattat beslut nr 141 U3 i ärendena ÅLR 2018/4283 och ÅLR 2018/4298 daterat 19.12.2018. Genom beslutet har meddelats att fornlämningen kan rubbas och att ansökan om fastställande av skyddsområde förkastats. (nr. 5.3 i handlingsförteckningen)

Genom beslutet har kulturbyrån konstaterat att fornlämningen Fö 6.20 förorsakar oskäligt stor olägenhet i förhållande till fornlämningens betydelse. Baserat på Museiverkets utlåtande 10.11.2018 och kulturbyråns beslut 19.12.2018 kan vägplanen för del 2 fastställas och kulturbyrån kan därefter fatta slutligt beslut om att fornlämningarna får rubbas.

Fastighetsägaren har sedermera besvärat sig mot beslutet, som handläggs av Högsta förvaltningsdomstolen under dnr 0371/1/19 (nr. 5.2 i handlingsförteckningen). Kulturbyrån har i sin tur yttrat sig över besväret genom skrivelse daterad 2.4.2019 (nr. 5.1 i handlingsförteckningen).

Innan vägprojektet kan förverkligas kommer Ålands landskapsregering därtill att, i enlighet med tvingande och relevant lagstiftning, anhålla om miljötillstånd för genomförandet av vägplanen för att låta miljöprövningsmyndigheten (ÅMFM) ta ställning till om landskapsregeringen i tillräcklig utsträckning under planeringsfasen har beaktat den lagstiftning som berör påverkan på natur- och vattenmiljö vid genomförandefasen.

1.2.7. **Ingrepp i miljöer som är skyddade**

Den besvärande anför på sida 6 i besvärsskriften att vägplanen innebär ingrepp i miljöer som är skyddade enligt naturvårdsförordningen (ÅFS 1998:113) och utvecklar resonemanget på sidorna 10-12 i besvärsskriften.

Ålands landskapsregering konstaterar att de fyra punkter som den besvärande har citerat, och som kommer från miljöbyråns utlåtande 2.10.2017, samtliga avser förekomster som hanterats i vägplanen för del 1 av projekt Västra Föglö, och inte den vägplan som nu är föremål för besvär. Det förtydligas dock, att miljöbyråns utlåtande avser projektet som helhet, d.v.s. både del 1 och del 2 av Västra Föglö.

Förekomsten av skyddsvärda biotoper i och på det område som omfattas av projekthelheten har därtill grundligt behandlats i den miljökonsekvensbedömning som ligger till grund för projektet Västra Föglö. Utgående från utredningarna har Ålands landskapsregering lagt fram förslag till och fastställt vägplaner som i möjligaste mån beaktar och visar hänsyn för sådana förekomster. Med anledning av de utlåtanden som miljöbyrån och kulturbyrån har inlämnat har vägdragningen justerats för att minimera den inverkan som vägplanen innebär. (nr. 1.18, 1.20, 1.20.1, 1.20.2 samt 1.24 i handlingsförteckningen).

Vad gäller påpekandet att vägplanen inte ”tillräckligt” beaktar de grod- och kräldjur som ”sannolikt” bor i de biotoper som miljöbyrån omnämner i sitt utlåtande, konstaterar Ålands landskapsregering inledningsvis att biotoperna inte omfattas av nu aktuell vägplan. Inga sådana förekomster har konstaterats på det område som omfattas av nu aktuell vägplan. För det fall att det skulle visa sig att vägdragningen trots det omfattar habitat för grod- och kräldjur kommer Ålands landskapsregering, i samråd med miljöbyrån, att vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa sådana arters fortsatta överlevnad och möjlighet att förflytta sig över vägområdet. Sådana åtgärder vidtas regelbundet i samband med att nya vägar anläggs i landskapet Åland.

1.2.8. **Vägplanen behandlar inte Weserdomens rättsverkningar**

Ålands landskapsregering konstaterar inledningsvis att nu aktuell vägplan avser ett område som är beläget på land och att vägplanen inte berör vattenområden. Oavsett det, och för att säkerställa att projekthelheten belyses på ett fullgott sätt, framför Ålands landskapsregering följande.

Vattenlag för landskapet Åland syftar bl.a. till att genomföra direktiv 2000/60/EG om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område (vattendirektivet).

Weserdomen, EU-domstolens mål C-461/13, innebär att en verksamhet eller åtgärd som medför en ökad påverkan eller ökat utsläpp inte ska tillåtas när utsläppet/den fysiska förändringen kan orsaka en försämring av en enskild kvalitetsfaktors statusklass, om inte undantag för verksamheten meddelas i enlighet med ramdirektivet för vattens undantagsregel (artikel 4.7 i vattendirektivet). Om någon kvalitetsfaktor är klassificerad som dålig får verksamheten inte medföra en försämring av denna kvalitetsfaktor på ett sätt som är mer än obetydligt.

Enligt undantagsregeln i artikel 4.7 i vattendirektivet för vatten får, under de förutsättningar som anges i artikeln, tillstånd lämnas för en ny verksamhet som innebär en modifiering av ytvattenförekomstens fysiska karakteristika och som innebär att god ytvattenstatus inte nås. I sådana fall får statusen, under förutsättning att kriterierna i artikel 4.7 i vattendirektivet iaktas, försämrats flera statusklasser.

Skyddet av de åländska vattnen finns framför allt reglerat i landskapslag (2008:124) om miljöskydd, landskapsförordning (2008:130) om miljöskydd, i vattenlagen (1996:61) samt vattenförordning (2010:93) för Åland.

För att skydda och förvalta vattnen så att god vattenkvalitet uppnås skall övervakningsprogram, åtgärdsprogram och förvaltningsplaner upprättas enligt 6 kapitlet i vattenförordning (2010:93) för landskapet Åland. Syftet med landskapsregeringens åtgärdsprogram är att uppnå och bevara en effektiv och hållbar vattenanvändning med en god vattenkvalitet samt att förebygga en försämring av vattenkvaliteten.

Förvaltningsplan för avrinningsdistrikt Åland, år 2016-2021 (**”förvaltningsplanen”**, nr. 3.21 i handlingsförteckningen), är en sammanfattning av statusen för vattnen i distriktet, vad man har gjort och vad man planerar att göra. I förvaltningsplanen presenteras även mål som satts upp för statusen och ett sammandrag av vattenvårdsåtgärder, inklusive kostnader. Dessutom ingår en konsekvensanalys.

Av förvaltningsplanen följer att de centrala frågorna för avrinningsdistriktet Åland under perioden 2016-2021 är övergödningsproblematiken samt skyddet av dricksvatten.

Under punkt 5.2.9 i förvaltningsplanen anges ”Belastningskällor från trafiken är främst bilarnas och skärgårdsfärjornas bränsleförbrukning, asfalt och lite vägsalt. [...] Skärgårdsfärjorna saknar katalysatorrening men använder lågsvavligt bränsle.”

En av skärgårdsfärjorna är m/s Skarven som trafikerar mellan Svinö, Lumparland och Degerby, Föglö. Ålands landskapsregerings avsikt med korttruttsprojektet är att m/s Skarven ska ersättas av en modern och klimatneutral elhybridfärja och för detta ändamål samt för att förkorta befintligt färjepass, vilket också krävs för ovanstående färja, anser landskapsregeringen det vara nödvändigt och motiverat att anlägga ett nytt färjfäste på Mellanholm, Gripö.

Under punkt 7 i förvaltningsplanen anges ”För att uppfylla målen i vattendirektivets artikel 4 har Åland en stark lagstiftning, som ständigt uppdateras. Särskilda bestämmelser för skydd av vatten och dess kvalitet finns huvudsakligen i vattenlagen (1996:61) och miljöskyddslagen (2008:124) med tillhörande förordningar. [...] Det finns åtgärder riktade mot alla sektorer, inom jord- och skogsbruk, åtgärder gällande

avloppslösningar för hushåll och fiskodlingar samt industrier. Det finns lagstiftning mot utsläpp av toalettavfall från båtar i de åländska vattnen och mottagningsstationer för toalettavfall i hamnar i på flera platser i Ålands skärgård, och så vidare.

I det kompletterande åtgärdsprogrammet kommer det att finnas ytterligare konkreta åtgärder och förslag som ska förebygga försämring av statusen för de åländska vattnen. För att kunna bedöma statusen måste vattnen klassificeras i enlighet med såväl den åländska lagstiftningen som vattendirektivets riktlinjer. För ändamålet har specifika bedömningsgrunder tagits fram.”

Under punkt 7 i förvaltningsplanen ingår sedan den klassificering av de åländska vattenförekomsterna som Ålands landskapsregering har utfört. Enligt förvaltningsplanen har de vattenförekomster som berörs av vägplanen, Föglöfjärden (vattenförekomst 46) och Degerbyredden (vattenförekomst 47), måttlig miljöstatus. Se sidan 120 i handling nr. 3.21 i handlingsförteckningen.

I förvaltningsplanen redogörs i detalj för vilka yttre aspekter som påverkar miljöstatusen och vilka åtgärder som behöver vidtas i syfte att förbättra statusen för vattenförekomsterna. Aktuella föroreningskällor för vattenförekomsterna anges på sidorna 40 (Degerbyredden, vf 47) och 41 (Föglöfjärden, vf 46).

Under punkt 7.9.1 i förvaltningsplanen anges ”Det övergripande miljömålet för vattenvården är att försämringen av statusen förhindras och att en god vattenstatus eftersträvas till 2015. Ifall målet inte kan nå kan tiden för måluppfyllelsen skjutas upp med 6 eller 12 år, ifall vissa villkor uppfylls. För vissa vattenförekomster finns det även en möjlighet att ställa mindre stränga miljömål.”

Ålands landskapsregering har begärt att tiden för när miljöstatusen ska vara god för vattenförekomsterna ska förlängas t.o.m. 2027.

Det är framför allt övergödningen av de åländska kustvattnen som är ett problem för miljöstatusen inom avrinningsdistriktet. De påverkanskällor som ger de största utsläppen av övergödande ämnen är fiskodlingar, jordbruk och avlopp samt reningsverk. Även sjöfarten bidrar med stora utsläpp av kväve till luften som delvis påverkar Åland genom nedfall. Speciellt ytterskärgården påverkas av utsläpp från andra delar av Östersjöregionen. På sidan 136 i förvaltningsplanen finns en förteckning över de åtgärder som bedöms vara nödvändiga att genomföra för att uppnå god miljöstatus på de åländska vattenförekomsterna.

På sidan 24 i förvaltningsplanen anges ”Fysiska förändringar är t.ex. dämning, vattenreglering, rensning, muddring, utdikning, sjösänkning, utfyllnad för bryggor, hamnar och vägbankar samt påverkan av markanvändningen i vattenmiljöernas närområde samt sjöfarten som kan ha effekter på kusten och den inre skärgården. Effekterna kan minskas genom bl.a. farledernas placering, hastighetsbegränsningar och förbud om att orsaka vågor.”. Korttruttsprojektet innebär att befintlig farled kortas ned och placeras på en mera lämplig plats.

Generaladvokat Jääskinen förutsätter i sitt förslag till förhandsavgörande inför Weserdomen att majoriteten av de nya projekt som kommer att kräva ett undantag också kommer att omfattas av ett sådant undantag.

I avgörandet HFD 2017:87 ansåg högsta förvaltningsdomstolen att det inte hade framgått att anläggningen av kraftverket skulle komma att äventyra en god ekologisk potential eller god kemisk status i den kraftigt modifierade vattenförekomsten i Kemi älvs mellersta lopp. Det fanns inte heller grunder att anse att projektet skulle komma att försämra statusen hos kvalitetsfaktorerna för älvsystemets ekologiska status på ett sådant sätt att bestämmelserna i vattenvårdslagstiftningen tolkade i överensstämmelse med unionsrätten skulle leda till att tillståndsansökan av nämnda orsaker skulle avslås, när intressena jämfördes på det sätt som föreskrivs i vattenlagen. Motsvarande intressejämförelse bör göras av Högsta förvaltningsdomstolen i nu aktuellt ärende.

På sidan 63 ff. i MKB:n (nr. 3.2 i handlingsförteckningen) samt i bilaga 8 och 9 till MKB:n (nr. 3.10 och 3.11 i handlingsförteckningen) anges den påverkan vägplanen förväntas ha på vattenförekomsterna under anläggningsskedet och driftsskedet samt vilka åtgärder som kan vidtas för att minska påverkan. I sammanfatningen på sidan 73 i MKB:n anges följande om vattenmiljön:

”De vattenförekomster som berörs av projektet är i allmänhet stora och den påverkan som sker är mestadels lokal.

Projektet innebär en omdirigering och inte ett tillägg av fartygstrafik och ökningen av fartygstrafik vid det nya färjvästet på Långholmen eller Gripö motsvaras av en minskning av trafiken vid färjvästet i Degerby. Eftersom närområdet till det nuvarande färjvästet i Degerby bedöms ha högre naturvärden och utgöra ett känsligare habitat än de två alternativa platserna för nytt färjväste blir nettokonsekvensen av en förflyttning av trafiken för vattenmiljön möjligtvis positiv (åtminstone om listade skyddsåtgärder vidtas). Ovanstående konstaterande tar dock inte en ny bro med i beräkningen och inte heller projektets konsekvenser under anläggningsskedet.

Västra Gripö och Långholmen är starkt påverkade av den befintliga färjetrafiken, vilket sänker båda lokalernas naturvärde och därmed lindrar miljökonsekvenserna av en ny hamn. Dock finns anledning att tro att det finns ålgräshabitat (rödlisat habitat) utanför västra Gripö vilka delvis kommer att försvinna i och med omfattande sprängnings- och muddringsarbeten om detta alternativ bibehålls. Färjvästet på Långholm medför ny väg över rörbro i sundet mellan Gripö och Långholmen. Skyddsåtgärder behövs för att undvika negativa konsekvenser på höga naturvärden. Sammantaget bedöms färjvästet på västra Gripö medföra måttliga negativa miljökonsekvenser och färjvästet på Långholmen små negativa konsekvenser. Om färjvästet på Gripö förordas föreslås kompletterande fältinventeringar för att styrka frånvaron eller närvaron av ålgräsängar väster om Gripö.

De olika broalternativen förväntas ge likvärdiga miljöeffekter på vattenkvalitet, habitatförlust och undervattensbuller. Miljökonsekvenserna bedöms dock bli större för hög- och lågbroalternativet i alternativ 2c då detta ligger på gränsen till vattenförekomsten Degerbyredan där höga naturvärden observerats under inventeringen 2015. Lågbroalternativet innebär även en partiell förlust av en liten vik som kan klassas till Natura-2000-biotopen Laguner och som Ålands landskapsregering åtagit sig att skydda. De negativa konsekvenserna på detta habitat bedöms som måttligt-stora.

[...]

Sammanfattningsvis bedöms båda färjelägena vara möjliga ur ett vattenmiljöperspektiv, även om en kompletterande utredning rekommenderas för att styrka bottenhabitatets naturvärde utanför västra Gripö. Vad gäller olika brolägen så bedöms alternativ 2a och 2b medföra små negativa miljökonsekvenser. En högbro vid läge 2c bedöms medföra små-måttliga negativa miljökonsekvenser.”

Vägplanen för del 1 utgår från att det nya färjefästet ska byggas på Mellanholm, direkt väster om Långholm på norra Gripö (hänvisning till nr. 3.5 i handlingsförteckningen, där de geografiska namnen anges). Vägplanen utgår från att en högbro kommer att anläggas, enligt den dragning som utgör en kombination av alternativen 2b och 2c i den karta som bifogas som nr. 3.5 i handlingsförteckningen. Den slutliga dragningen framkommer av den översiktskarta som bifogats bilaga 1 till beslutet att fastställa vägplanen (nr. 1.1.1 i handlingsförteckningen).

Sammanfattningsvis anser Ålands landskapsregering att miljöstatus för vattenförekomsterna Föglöfjärden (vf 46) och Degerbyredden (vf 47) sammantaget inte kommer att försämrans genom förverkligandet av vägplanen. Åsikten baseras på följande bedömning:

- i) Genom korttruttsprojektet kommer befintligt färjepass mellan Svinö, Lumparland och Degerby, Föglö att förkortas. Tack vare det förkortade färjepasset kan befintligt fartygstonnage, m/s Skarven, som drivs med fossilt bränsle, omedelbart ersättas av en modern och klimatanpassad elhybridfärja. Befintliga elhybridfärjor av den storlek som behövs för att administrera trafikmängderna i korttruttsystemet har en laddningscykel som innebär att laddningstiden utgör ca en tredjedel av körtiden. Genom att färjepasset förkortas till ca 20 minuter kan färjan laddas 10 minuter och klara den frekvens om 30 minuter som Ålands landskapsregering bedömer som nödvändig för att klara kraven på trafikmängder och flexibilitet.
- ii) Genom korttruttsprojektet kan den avslutande delen av befintligt färjepass, den avslutande tredjedelen om ca 10 minuter innan ankomst till Degerby, frångås helt. Detta medför att färjepassets miljöpåverkan i form av vågor och uppgrumling på det trånga Ekholmssund helt upphör. Genom åtgärden uppnås en effektminskning av den negativa miljöpåverkan som användning av farleder innebär för vattenförekomsterna, i synnerhet vattenförekomsten Degerbyredden.
- iii) Genom att korta ner färjepasset minskar den generella miljömässiga påverkan som färjepasset medför, i form av vågsvall och uppgrumling av sediment m.m. med uppskattningsvis en tredjedel. Detta kommer framfört allt Ekholmssund och Degerbyredden tillgodo. Genom att avsluta den offentligdrivna hamnaktiviteten i Degerby kommer den antropogena påverkan p.g.a. hamnaktivitet som nämns på sidan 61 i MKB:n att upphöra.
- iv) M/s Skarvens användning av det s.k. Apotekarfaret, d.v.s. från Degerby och österut, vid svåra is- och väderförhållanden upphör helt.

- v) Den planerade platsen för det nya färjefästet på Mellanholm, Gripö är redan belastat av den djupa farled som trafikerar av passagerar- och gods färjorna mellan Åbo och Mariehamn. Genom att avstå användningen av färjefästet i Degerby uppnås en sammantagen miljömässig förbättring. Detta stärks av skrivningen på sidan 61 i MKB:n, där det uttalas att Föglöfjärden är främst ett öppet vattenlandskap med relativt högt vattenutbyte där effekter av lokala utsläpp från kusten kan antas ha liten betydelse för vattenkvaliteten. Befintligt färjefäste i Degerby är beläget i vattenförekomsten Degerbyredden.
- vi) Den i MKB:s utpekade och känsliga Hamnsvika föreslås genom vägprojektet erhålla ett förbättrat flöde genom att en rörbro anläggs.
- vii) Den expertbedömning av vattenmiljön och den vattenströmningsmoduletering som har utförts i anslutning till den plats där bron över Spettarhållet kommer att uppföras (nr. 1.5 och 1.5.1 i handlingsförteckningen) visar att byggnationen inte kommer att medföra någon negativ miljöpåverkan för vare sig marina naturvärden eller vattenkvaliteten.
- viii) Korttruttsystemet medför inte någon ökad övergödning, som i förvaltningsplanen identifierats som det stora problemet för de åländska vattenförekomsterna. Projektet innebär däremot att en av de stora påverkanskällorna enligt förvaltningsplanen, utsläppen från sjöfarten, genomgår en kraftig förbättring genom att det nuvarande fossildrivna tonnaget ersätts med elhybridlösning. Därtill förkortas färjepasset med ungefär en tredjedel.

Ålands landskapsregering har efter ett utredningsarbete som initierades år 2012 och som omfattar ett underlag som saknar motstycke i landskapet Åland konstaterat att korttruttsystemet är en nödvändighet för att kunna gå över till en miljöanpassat trafiksystem för den åländska skärgården. Ålands landskapsregering har inte kunnat identifiera någon lösning som, med beaktande av de kravställningar som de logistiska, geografiska och befolkningsmässiga förutsättningarna innebär, skulle innebära ett bättre alternativ för miljön.

Med hänvisning till det ovanstående och de dokument som utgör basen för korttruttsprojektet anser Ålands landskapsregering att villkoren för beviljande av undantag enligt 4.7 i vattendirektivet är uppfyllda. Alla genomförbara åtgärder vidtas i syfte att mildra de negativa konsekvenserna för vattenförekomsternas status, de förbättringar som åstadkoms genom korttruttsprojektet nämns särskilt i förvaltningsplanen samt genomförandet av korttruttsprojektet och de förbättringar som det medför är ett allmänintresse av större vikt.

Dessutom menar Ålands landskapsregering att fördelarna för miljön och samhället med att uppnå målen enligt punkt 1, artikel 4.1 i vattendirektivet inte uppväger fördelarna med de nya modifieringarna eller förändringarna för människors hälsa eller för en hållbar utveckling. De nyttiga mål som korttruttsprojektets modifieringar eller förändringar av vattenförekomsterna ska medföra kan, av tekniska skäl eller på grund av orimliga kostnader, inte uppnås på något annat sätt som skulle vara ett betydligt bättre alternativ för miljön.

1.2.9. Inget hållbarhetsperspektiv

Ålands landskapsregering har i dess nuvarande och tidigare sammansättning utvecklat miljöarbetet till ett hållbarhetsarbete som spänner över ett brett perspektiv, där miljö-, sociala- och ekonomiska aspekter med tydlighet vägs samman och hållbarhetsprinciperna beaktas. Detta arbete har lett fram till en Utvecklings- och hållbarhetsagenda för Åland och i regeringsprogrammet har följande målsättningar satts:

”Landskapsregeringen arbetar för ett bärkraftigt Åland. Vi gör kraftsamlingar för framtiden på flera centrala områden. Att uppnå hållbarhet är ett arbete som måste pågå över flera mandatperioder. Vi vill att Åland ska vara ett ekonomiskt- och miljömässigt hållbart samhälle där insatser som görs nu bär in i framtiden. Ett hållbart Åland förutsätter jämställdhet, jämlikhet, tillgänglighet och bygger på alla människors lika värde och möjligheter att delta i samhällsbygget. I hållbarhetsbegreppet ingår insikten att inget politikområde kan frikopplas från det andra: en hållbar ekonomi kräver hållbara strukturer, friska människor och ren natur.”

I Utvecklings- och hållbarhetsagendan finns fyra hållbarhetsprinciper och sju utvecklingsmål. Infrastrukturavdelningen arbetar för att alla dessa mål ska uppfyllas och har därför genomfört arbeten med back-castingmetoden inom avdelningens hela verksamhetsområde, vilket också omfattar det som upphandlas och den egna produktionen.

Efterlevnaden av de fyra hållbarhetsprinciperna i relation till korttrutten har också analyserats:

- Princip 1 om systematisk koncentrationsökning av ämnen från berggrunden innebär att användning av fossila bränslen successivt ska minska och till slut upphöra inom skärgårdstrafiken. Därför söker landskapsregeringen lösningar för att åstadkomma en koldioxidneutral drift av sjötrafiken. Detta sker både genom att ta i bruk alternativa bränslen och elektrifiering av färjor i den takt som godkänd teknik finns tillgänglig och påskyndas av den förkortning av färjepassen som korttruttssystemet innebär.
- Princip 3 om undanträngning av fysiska metoder måste balanseras mot princip 1. Det intrång i naturen som görs för genomförandet av brobygge och vägar är inte systematisk och bedöms inte heller efter den miljöhänsyn som tagits som ett överuttag av känslig natur.

Inom infrastrukturavdelningens ansvarsområden kan man särskilt lyfta fram arbetet som görs inom fysisk strukturutveckling, som är en viktig del i implementeringen av strategiskt utvecklingsmål nr. 5, ”Attraktionskraft för boende, besökare och företag”. Avdelningens arbete stöder även direkt bl.a. strategiskt utvecklingsmål nr. 2, ”Alla känner tillit och har verkliga möjligheter att vara delaktiga i samhället” samt strategiskt utvecklingsmål nr. 7, ”Hållbara och medvetna konsumtions- och produktionsmönster”.

Infrastrukturavdelningen har i implementeringsstrategin även huvudansvar för genomförandet av strategiskt utvecklingsmål nr. 6, ”Markant högre andel energi från förnyelsebara energikällor och ökad energieffektivitet”.

Inom detta arbete har en Energi- och klimatstrategi arbetats fram och antagits. Målet till 2030 är att utsläppen av koldioxid ska minska med 60 procent och att andelen förnyelsebar energi av förbrukningen ska vara 60 procent. Av elförbrukningen ska 60 procent vara lokalproducerad förnyelsebar el. Detta ska förverkligas genom strategiska åtgärder, där bl.a. ökad distribution av andra drivmedel än fossila bränslen inom transportsektorn och hållbar upphandling ingår. I utvecklingen av dessa åtgärder framkommer bl.a. att avdelningen i alla upphandlingar inom skärgårdstrafiken eftersträvar en lägre fossilbränsleanvändning med beaktande av fastställd service-nivå och en övergång till ett fossilfritt tonnage. Även exempelvis utvecklingen av ladd-infrastrukturen för elbilar och regleringen av flyg- och kollektivtrafiken hör till avdelningens ansvar och påverkar möjligheten att nå både strategins och agendans mål.

Nästa steg är nu att avdelningen riktar resurserna mot att implementera strategiskt utvecklingsmål nr. 6 i samhället, genom att genomföra strategin såväl internt som tillsammans med aktörerna på marknaden och allmänheten. Kortruttsystemet är en av de strukturförändringar av skärgårdstrafikens ruttor och tidtabeller som krävs för att uppnå målsättningarna för utvecklingsmål nr. 6.

När arbetet med förstudien startade, där dagens trafiksystem i skärgården jämfördes med ett s.k. Kortruttsystem, gjordes det med tydlig fokus på hållbarhet. Redan i inledningen till landskapsregeringens meddelande nr 3 till lagtinget år 2010-2011 (nr. 2.16 i handlingsförteckningen) konstateras att ”Trafiken bedrivs ur ett hållbarhetsperspektiv och beaktar sålunda ekonomiska, miljömässiga och sociala effekter”. Förstudien gjordes därför med ett brett hållbarhetsfokus, där klimat- och miljömässiga aspekter såväl som sociala-, samhälleliga- och ekonomiska aspekter utreddes. Kortruttsystemets klimat och miljömässiga påverkan jämfördes med nuvarande trafiksystem i en miljökonsekvensbedömning, medan den samhälleliga och sociala påverkan jämfördes med nuvarande trafiksystem i en SKB (Samhällskonsekvensbeskrivning).

De ekonomiska effekterna jämfördes i en samhällsekonomisk analys med nuvärdesmetoden, där löpande driftskostnader och punktvisa investeringar kan jämföras på ett rättvist sätt och visar vilket alternativ som ger den bästa samhällsekonomiska effekten. Genom denna ekonomiska analys, samt med utförda miljökonsekvensbedömningar och samhällskonsekvensbeskrivning, har ett omfattande underlag tagits fram för att på ett objektivt vis belysa projektets påverkan och ge ett underlag för hållbart beslutsfattande.

1.2.10. **Miljöpåverkan med anledning av verkställandet av vägplanen**

Den miljöpåverkan som har redovisats i vägplanen är balanserad och rimlig i förhållande till den nytta samhället erhåller genom kortruttsprojektet. En infrastruktur-satsning liksom kortrutten medför givetvis miljöpåverkan, som måste sättas i relation till dels befintlig miljöpåverkan, dels den nytta som satsningen medför. MKB:n beskriver på ett fullgott sätt formen och effekterna av den miljöpåverkan som projektet, inklusive del 2 av Västra Föglö, medför för kulturmiljön och naturmiljön.

Miljöeffekterna beskrivs därtill i vägplanens miljöberättelse (nr. 1.1.1 i handlingsförteckningen).

Av handlingarna framkommer att Ålands landskapsregering har konstaterat att den planerade vägens miljöpåverkan är acceptabel och rimlig i förhållande till den nytta vägprojektet medför (vad gäller ändamålsenlighetsbedömningen, se punkt 1.2.3 ovan).

Bedömningen kan inte göras bara lokalt utan måste göras objektivt och utgående från hela Åland. De utredningar som har gjorts av Ålands landskapsregering bifogas yttrandet.

2. FÖRTECKNING ÖVER HANDLINGAR SOM LEGAT TILL GRUND FÖR BESLUTET

Ålands landskapsregering hänvisar till förteckningen i bilaga A.

Mariehamn den 4 april 2019

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING

Uppsatt av

Björn Ekblom
Vägingenjör

Ian Bergström
Projektchef

Bilaga nr:	HANDLINGSFÖRTECKNING		
	innehåll	filnamn	Datum
1	VÄGPLANEPROCESS		
1.0	Delgivning av beslut att fastställa vägplan i retur från Föglö kommun	Intyg över anslagna kungörelser västra Föglö.pdf	11-03-2019
1.1	Beslut att fastställa vägplan	nr02-2019-pleni-i3.pdf	24-01-2019
1.1.1	Bilaga 1 till beslut att fastställa vägplan, I318P06. bilaga innehåller vägplanen som fastställdes i beslutet.	nr02-2019-pleni-i3.pdf	24-01-2019
1.1.2	Bilaga 2 till beslut att fastställa vägplan, I318P06. bilaga innehåller ÅLR:S bemötanden av på vägplaneförslaget inlämnade påminnelser.	nr02-2019-pleni-i3.pdf	24-01-2019
1.2	Protokollsutdrag från beslut att fastställa vägplan del 2	0027_24012019.pdf	24-01-2019
1.3	Meddelande om offentlig delgivning, beslut att fastställa vägplan för del 2.	0028_24012019.pdf	24-01-2019
1.4	Föglö kommuns utlåtande angående förslaget till vägplan, del 2, projekt västra Föglö	0582_001.pdf	02-07-2018
1.5	Expertbedömning vattenmiljö västra Föglö	WSP_Expertbedömning_konsekvenser Hydrodynamik_Spettarhålet_ver00.pdf	23-05-2018
1.5.1	Vattenströmningsmodellering Spettarhålet.	Technical note Spättarhålet Numerical modelling assessment - DRAFT 2018-04-20.pdf	20-04-2018
1.7	Påminnelse på förslag till vägplan del 2 (beslut nr03-2018-pleni-I3.pdf) Ålands natur och Miljö rf.	ÅNOM påminnelse del 2.pdf	28-05-2018
1.8	Påminnelse på förslag till vägplan del 2 (beslut nr03-2018-pleni-I3.pdf) C Nordas	C Nordas påminnelse del 2.pdf	28-05-2018
1.9	Påminnelse på förslag till vägplan del 2 (beslut nr03-2018-pleni-I3.pdf) Klas-Henrik Flodin och Regina Flodin	Flodin påminnelse del 2.pdf	28-05-2018
1.10	Påminnelse på förslag till vägplan del 2 (beslut nr03-2018-pleni-I3.pdf) G Widén	G Widén påminnelse del 2.pdf	28-05-2018
1.11	Påminnelse på förslag till vägplan del 2 (beslut nr03-2018-pleni-I3.pdf) K Karlsson	K Karlsson påminnelse del 2.pdf	28-05-2018
1.12	Påminnelse på förslag till vägplan del 2 (beslut nr03-2018-pleni-I3.pdf) Maria Marquard	M Marquard påminnelse del 2.pdf	28-05-2018
1.13	Påminnelse på förslag till vägplan del 2 (beslut nr03-2018-pleni-I3.pdf) S Forslund, B Sjöholm, E Rosendahl	S Forslund påminnelse del 2.pdf	24-05-2018
1.14	Påminnelse på förslag till vägplan del 2 (beslut nr03-2018-pleni-I3.pdf) Sottunga kommun	Sottunga kommun påminnelse del 2.pdf	21-05-2018
1.15	Landskapsregeringens beslut att delge förslag till vägplan för del 2 av förbindelsen.	nr03-2018-pleni-I3.pdf	03-05-2018
1.15.1	Bilaga 1 till beslut att delge förslag till vägplan, I318P03. bilaga innehåller förslag på vägplan för del 2.	nr03-2018-pleni-I3.pdf	03-05-2018
1.16	Utlåtande från Skogsbruksbyrån (ÅLR) om förslag till vägplan del 1	UTL fr Skogsbruksbyrån.pdf	16-04-2018
1.17	Utlåtande från Föglö kommun om förslag till vägplan del 1.	2290_001.pdf	29-03-2018

Bilaga nr:	HANDLINGSFÖRTECKNING		
	innehåll	filnamn	Datum
1.18	Miljöbyråns utlåtande om alternativa vägsträckningar för förslag till vägplan för del 2	VFö del 2 utld Miljöb.pdf	28-03-2018
1.19	Kulturbyråns utlåtande om alternativa vägsträckningar för förslag till vägplan för del 2	VFö del 2 utld Kulturb.pdf	27-03-2018
1.20	Kulturbyråns utlåtande på förslag till vägplan del 1	23U3-ÅLR2017-4791-utlåtande_180213.pdf	13-02-2018
1.20.1	Bilaga 1 till Kulturbyråns utlåtande på förslag till vägplan del 1	23U3-ÅLR2017-4791-utlåtande_180213_(bilaga_1).pdf	13-02-2018
1.20.2	Bilaga 2 till Kulturbyråns utlåtande på förslag till vägplan del 1	23U3-ÅLR2017-4791-utlåtande_180213_(bilaga_2).pdf	13-02-2018
1.21	Informationsbrev, utskickad till fastighetsägare som berörs av projektet	vFö info till markägare 2018.03.02.pdf	02-03-2018
1.22	Minnesanteckningar inkl. bilagor från informationsmöte med markägare den 27.11.2017	Minnesant. infomöte inkl bilagor 27.11.2017.pdf	27-11-2017
1.23	Utlåtande från Fiskeribyrån angående utredningsbehov vid framarbetande av förslag till vägplan del 1 och 2	ÅLR2017_4791 Fiskeribyråns utl.pdf	19-10-2017
1.24	Utlåtande från Miljöbyrån angående utredningsbehov vid framarbetande av förslag till vägplan del 1 och 2	4463_001.pdf	02-10-2017
1.25	Informationsbrev, utskickad till fastighetsägare som berörs av projektet	vFö info till markägare 2017.09.21.pdf	21-09-2017
1.26	Kulturbyråns utlåtande angående utredningsbehov vid framarbetande av förslag till vägplan del 1 och 2	81U3-ÅLR2017-4791-utlåtande_170911.pdf	11-09-2017
1.27	Informationsbrev, utskickad till fastighetsägare som berörs av projektet	vFö info till markägare 2017.08.11.pdf	11-08-2017
1.28	informationsmöte om vägplanprocessen för projekt västra Föglö i Degerby, Föglö kommun	vFö infomöte, Föglö 2017.06.28.pdf	28-06-2017
2	BESLUT ATT FORTSÄTTA MED VÄGPLAN FÖR PROJEKT VÄSTRA FÖGLÖ		
2.1	Beslut att gå vidare med korttrutt i södra skärgården där projekt västra Föglö är en central del.	nr30-2017-enskild-I3.pdf	21-06-2017
2.2	Meddelande från Föglö kommun	0963_001.pdf	16-06-2017
2.3	Tidplan för "Korttrutt södra skärgården"	Korttrutt södra skärgården Tidplan 2017.06.08.pdf	08-06-2017
2.4	Projektdirektiv för "Korttrutt södra skärgården"	Projektdirektiv vFö 2017.06.08.pdf	08-06-2017
2.5	Processkartläggning "Korttrutt södra skärgården"	vFö process 170608.pdf	08-06-2017
2.6	BF 3/2016-2017 Lagtingets beslut att godkänna förslag till första tilläggsbudget 2017	LTB352017.pdf	07-06-2017
2.7	informationsmöte om beslutet i första tilläggsbudget 2017 att gå vidare med projekt västra och östra Föglö, Föglö kommun	Info Föglö öFö och vFö 2017.06.07 V3.pdf	07-06-2018

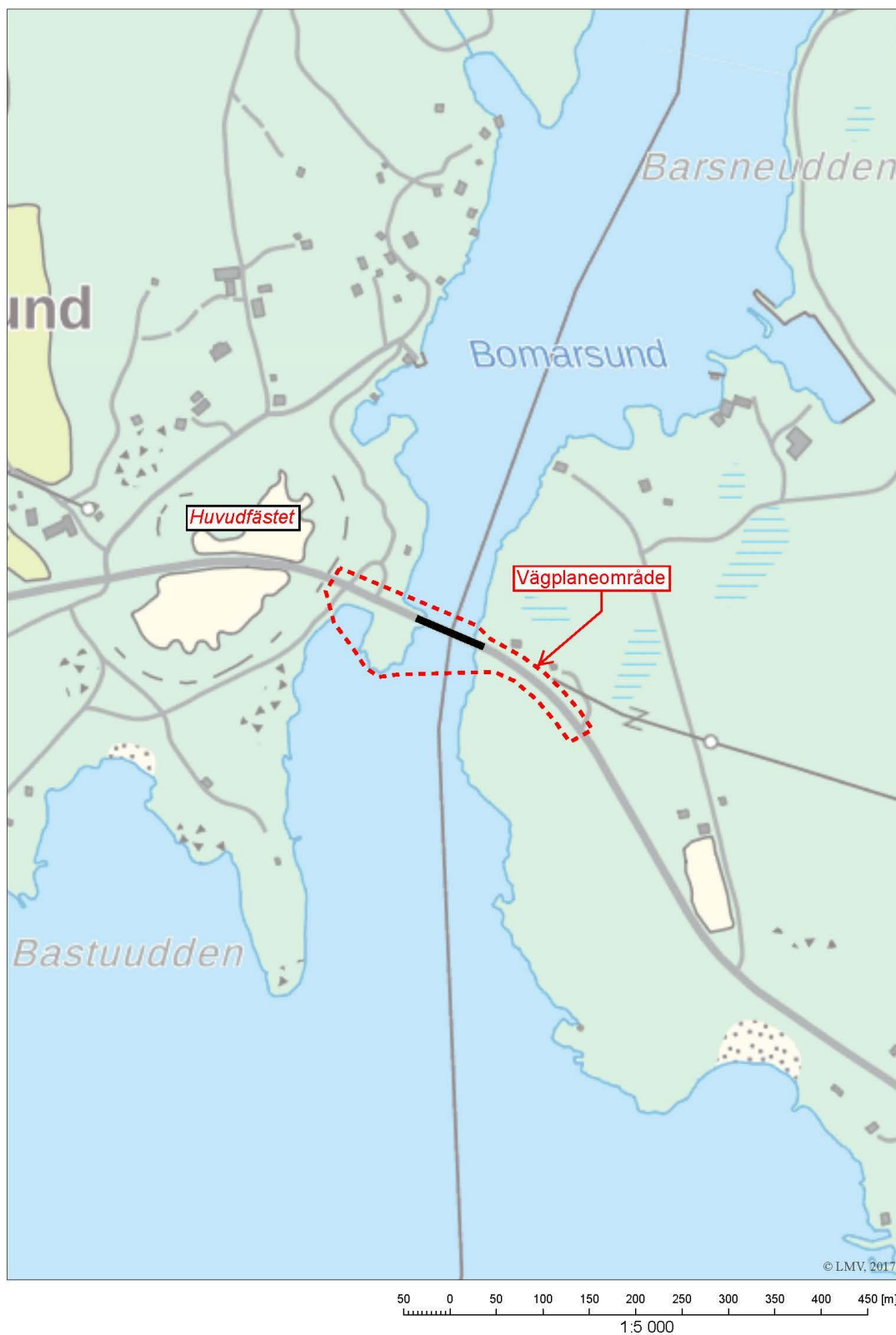
Bilaga nr:	HANDLINGSFÖRTECKNING		
	innehåll	filnamn	Datum
2.8	informationsmöte om beslutet i första tilläggsbudget 2017 att gå vidare med projekt västra och östra Föglö, Kökar kommun	Info Kökar öFö och vFö 2017.06.06 V3.pdf	06-06-2017
2.9	informationsmöte om beslutet i första tilläggsbudget 2017 att gå vidare med projekt västra och östra Föglö, Sottunga kommun	Info Sottunga öFö och vFö 2017.06.06 V3.pdf	06-06-2017
2.10	FNU:s betänkande om landskapsregeringens förslag till första tilläggsbudget 2017	FNU1920162017.pdf	23-05-2017
2.11	Landskapsregeringens förslag till första tilläggsbudget 2017	BF0320162017.pdf	13-04-2017
2.12	Underlag till beslut nr30-2017-enskild-I3	PM beslutsunderlag öFö vFö 2017.03.31 Slutversion.pdf	31-03-2017
2.13	FNU:s betänkande om "Meddelande om framtidens skärgårdstrafiksystem" meddelande nr 6/2013-2014	FNU0720142015.docx	03-03-2015
2.14	Landskapsregeringens meddelande till lagtinget om framtidens skärgårdstrafiksystem	M0620132014.pdf	17-04-2014
2.15	Bilaga till landskapsregeringens meddelande till lagtinget om framtidens skärgårdstrafiksystem	Bilaga T0214P06.pdf	
2.16	Landskapsregeringens meddelande nr 372010-2011 om "Strategi för den åländska skärgårdens trafiksystem "Korttrutt 2011""	M0320102011.pdf	19-05-2011
3	MKB-PROCESS, VÄSTRA FÖGLÖ		
3.1	Beslut att teckna slutlig MKB för västra föglö till kännedom	nr57-2016-enskild-12 Sidan 1.pdf	31-08-2016
3.2	Slutlig MKB, västra Föglö	Miljökonsekvensbedömning VFöglö_160826_slutlig.pdf	26-08-2016
3.3	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 1 - Översiktlig teknisk beskrivning av ny bro.pdf	
3.4	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 2 - Protokoll avgränsningssam. Föglö 15.06.26.pdf	26-06-2015
3.5	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 3 - Sträckningsalternativ.pdf	
3.6	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 4 - Karta kulturmiljö.pdf	
3.7	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 5 - Karta arkeologi.pdf	
3.8	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 6 Karta naturmiljö.pdf	
3.9	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 7 - Rödlistade arter och habitat.pdf	
3.10	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 8 - Karta vattenmiljö.pdf	
3.11	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 9 - Tabeller påverkan vattenmiljö_1.pdf	
3.12	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 10. Bullerutbredningskarta norra bron.pdf	
3.13	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 11 Bullerutredningskarta Mittenbron.pdf	
3.14	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 12 Bullerutredningskarta Södra höga bron.pdf	

Bilaga nr:	HANDLINGSFÖRTECKNING		
	innehåll	filnamn	Datum
3.15	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 13 Bullerutredningskarta Södra låga bron.pdf	
3.16	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 14 Bullerutredningskarta Degerby.pdf	
3.17	Bilaga till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 15 Bemötanden inkomna utlåtanden.pdf	
3.18	Delgivning av utkast till MKB i retur från Föglö kommun	2402_001.pdf	02-05-2016
3.19	Delgivning av utkast till MKB för västra Föglö	0194_310316.pdf	31-03-2016
3.20	Beslut att delge utkast till MKB för västra Föglö	nr21-2016-enskid-I2_utan bilaga.pdf	31-03-2016
3.21	Förvaltningsplan för avrinningsdistriktet Åland 2016-2021	forvaltningsplaner-for-avrinningsdistriktet-aland-16-okt-2016.pdf	16-10-2015
3.22	Delgivning av kallelse till Avgränsningsammansammanträde	0334_030615.pdf	29-05-2015
3.23	Protokoll från Rådgörande möte MKB västra Föglö	Protokoll Rådgörande möte KR v Föglö 150522.pdf	22-05-2015
3.24	Kallelse till Rådgörande möte MKB västra Föglö	0254_270415.pdf	27-04-2015
3.25	Beslutsprotokoll nr 35, ärendenr 50 Beslut att genomföra en MKB för korttruttsprojekt västra Föglö	4727_001.pdf	23-04-2015
3.26	UNDERLAGSRAPPORTER TILL MKB VÄSTRA FÖGLÖ		
3.26.1	Underlagsrapport, Arkeologi till slutlig MKB västra Föglö	Rapport_inventering_arkeologi_Västra_Föglö_slutversion_20160122.pdf	22-01-2016
3.26.2	Genomförandebeskrivning för inventeringar av kulturmiljö och arkeologi för MKB västra Föglö	Genomförandebeskrivning kulturmiljö arkeologi.pdf	
3.26.3	Bilaga 1 till underlagsrapport, Arkeologi till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 1_Museibyråns_inventeringar.pdf	
3.26.4	Bilaga 2 till underlagsrapport, Arkeologi till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 2_WSPs_inventerade_objekt_2015.pdf	
3.26.5	Bilaga 3 till underlagsrapport, Arkeologi till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 3_Objekttabell.pdf	
3.26.6	Underlagsrapport, Kulturmiljö till slutlig MKB västra Föglö	Kulturmiljöinv_V_Föglö_slutversion_151218.pdf	18-12-2015
3.26.7	Revidering och kommentarer till underlagsrapport, Kulturmiljö till slutlig MKB västra Föglö	Revidering -kommentarer kulturmiljö.pdf	
3.26.8	Kartbilaga till underlagsrapport, Kulturmiljö till slutlig MKB västra Föglö	Kartbilaga_Kulturmiljö_rev151216.pdf	
3.26.9	Underlagsrapport, Naturvärdesinventering till slutlig MKB västra Föglö	Rapport Naturmiljö Västra Föglö_liverans_reviderad151211.pdf	12-11-2015
3.26.10	Underlagsrapport, Fågelinventering till slutlig MKB västra Föglö	Rapport Västra Föglö FÅGEL publik version med bilagor.pdf	12-11-2015
3.26.11	Bilaga 1 till underlagsrapport, naturvärdesinventering till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 1 Naturmiljö Västra Föglö_Fridlysta arter_liverans.pdf	

Bilaga nr:	HANDLINGSFÖRTECKNING		
	innehåll	filnamn	Datum
3.26.12	Bilaga 2aa till underlagsrapport, naturvärdesinventering till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 2aa_reviderad151211.pdf	
3.26.13	Bilaga 2ab till underlagsrapport, naturvärdesinventering till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 2ab.pdf	
3.26.14	Bilaga 2b till underlagsrapport, naturvärdesinventering till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 2b.pdf	
3.26.15	Bilaga 3 till underlagsrapport, naturvärdesinventering till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 3 Naturmiljö Västra Föglö_Objektkatalog_leverans_revider.pdf	
3.26.16	Underlagsrapport, Naturvärdesinventering, vattenmiljö till slutlig MKB västra Föglö	Inventeringsrapport_Vattenmiljö_VästraFöglö_151214_final_01.pdf	
3.26.17	Underlagsrapport, sjöarkeologiskinventering till slutlig MKB västra Föglö	SjöarkeologiskInventering_Föglö 2.pdf	
3.26.18	Visualisering hög bro	hög bro.pdf	
3.26.19	Visualisering låg bro	låg bro.pdf	
4	FÖRSTUDIE KORTRUTT 2012-2013		
4.1	Slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Slutrapport 140306.pdf	06-03-2014
4.2	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 01 Kortruttsmeddelande 2011.pdf	
4.3	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 02 Projektplan.pdf	
4.4	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 03 Processchema.pdf	
4.5	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 04 Sammanfattning - Statistisk analys av trafikflödet i dagens skärgårdstrafik, landskapet Åland .pdf	
4.6	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 05 Statistisk analys av trafikflödet i dagens skärgårdstrafik, landskapet Åland .pdf	
4.7	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 06 Nytt tonnage.pdf	
4.8	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 07 PM Oljeprisutvecklingen .pdf	
4.9	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 08 Driftskostnader.pdf	
4.10	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 09 Bränsleförbrukning och utsläpp.pdf	
4.11	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 10 Restidsberäkningar.pdf	
4.12	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 11 Beskrivning - modell för nuvärdeskostnader.pdf	
4.13	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 12 Finansiering av kortrutt med bidrag.pdf	
4.14	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 13 PM Finansiering av Kortrutt genom Offentlig-Privat Samverkan (OPS).pdf	
4.15	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 14 Miljökonsekvensbedömning.pdf	

Bilaga nr:	HANDLINGSFÖRTECKNING		
	innehåll	filnamn	Datum
4.16	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 15 Samhällskonsekvensbeskrivning.pdf	
4.17	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 16 DP 06 Södra - Tvärgående; Fördjupad huvudstrategi.pdf	
4.18	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 17 Kalkyl PM.pdf	
4.19	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 18 DP 07 Östra Föglö.pdf	
4.20	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 19 DP 09 Norra Föglö-Sottunga-Seglinge .pdf	
4.21	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 20 DP 10 Prästö-Prästösund.pdf	
4.22	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 21 DP 11 Fasta Åland - Föglö.pdf	
4.23	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 22 DP 13 Kumlinge - Enklinge.pdf	
4.24	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 23 DP 14 Lappo-Torsholma.pdf	
4.25	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 24 DP 15 Kumlinge - Lappo..pdf	
4.26	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 25 inv.smst nuvärden 0_alt KR1_4_2.pdf	
4.27	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 26 SMST KR-alt Nuvärden.pdf	
4.28	Bilaga till slutrapport till förstudie korttrutt 2012-2013	Bilaga 27 inv.smst nuvärden KR1.6 KRB.1 KRB.2.pdf	
5	ANHÅLLAN OM RUBBANDE AV FORNLÄMNING FÖ 6:20		
5.1	Landskapsregeringens yttrande om besvär mot beslut ÅLR2018/4289, ÅLR2018/4283	Yttrande till HFD Widen. ÅLR2018_4298.pdf	02-04-2019
5.2	Besvär mot beslut ÅLR2018/4283, ÅLR2018/4298	3570_001.pdf	22-01-2019
5.3	Beslut ÅLR2018/4283, ÅLR2018/4298	1601_001.pdf och Nr 141.Anh.av rubbande.Fö.pdf	19-12-2018
5.4	Beslut ÅLR2018/4283, ÅLR2018/4298	U3-Nr30-Enskild-191218 Protokoll.MHe.pdf	19-12-2018
5.5	Museiverkets utlåtande angående rubbande av fast fornlämning Fö 6.20, ärende ÅLR2018/4283, ÅLR2018/4298	ÅLAND FÖGLÖ Rubbande av en del av fast fornlämning Fö 6.20 i Degerby.pdf	13-11-2018
5.6	Anhållan om Museiverkets utlåtande angående del av fast fornlämning Fö 6.20 i degerby, föglö kommun	Nr 105+bil.Fornl.Fö.MHe.pdf	05-10-2018
5.7	Kulturbyråns beslut angående anhållan om rubbande av fornlämning Fö 6:20 inkl. bilaga	U3-Nr13-Enskild-250518 Protokoll.MHe.pdf	25-05-2018
5.8	Kulturbyråns beslut angående anhållan om rubbande av fornlämning Fö 6:20 inkl. bilaga	ÅLR2018_4283 66U3 beslut inkl bilaga.pdf	25-05-2018
5.9	Anhållan om att skyddsområde för fornminnen i Föglö degerby fastställs.	4156_001.pdf	25-05-2018

Bilaga nr:	HANDLINGSFÖRTECKNING		
	innehåll	filnamn	Datum
5.10	Kulturbyråns kallelse till överläggning med anledning av anhållan av rubbande av fornlämning Fö 6:20 inkl. bilagor	65U3 Kallelse till överläggning inkl bilagor 2018.04.23.pdf	23-04-2018
5.11	Anhållan om undersökning av fornlämning inför beslut om rubbande av fornlämning Fö 6:20	0094_01032018.pdf	01-03-2018

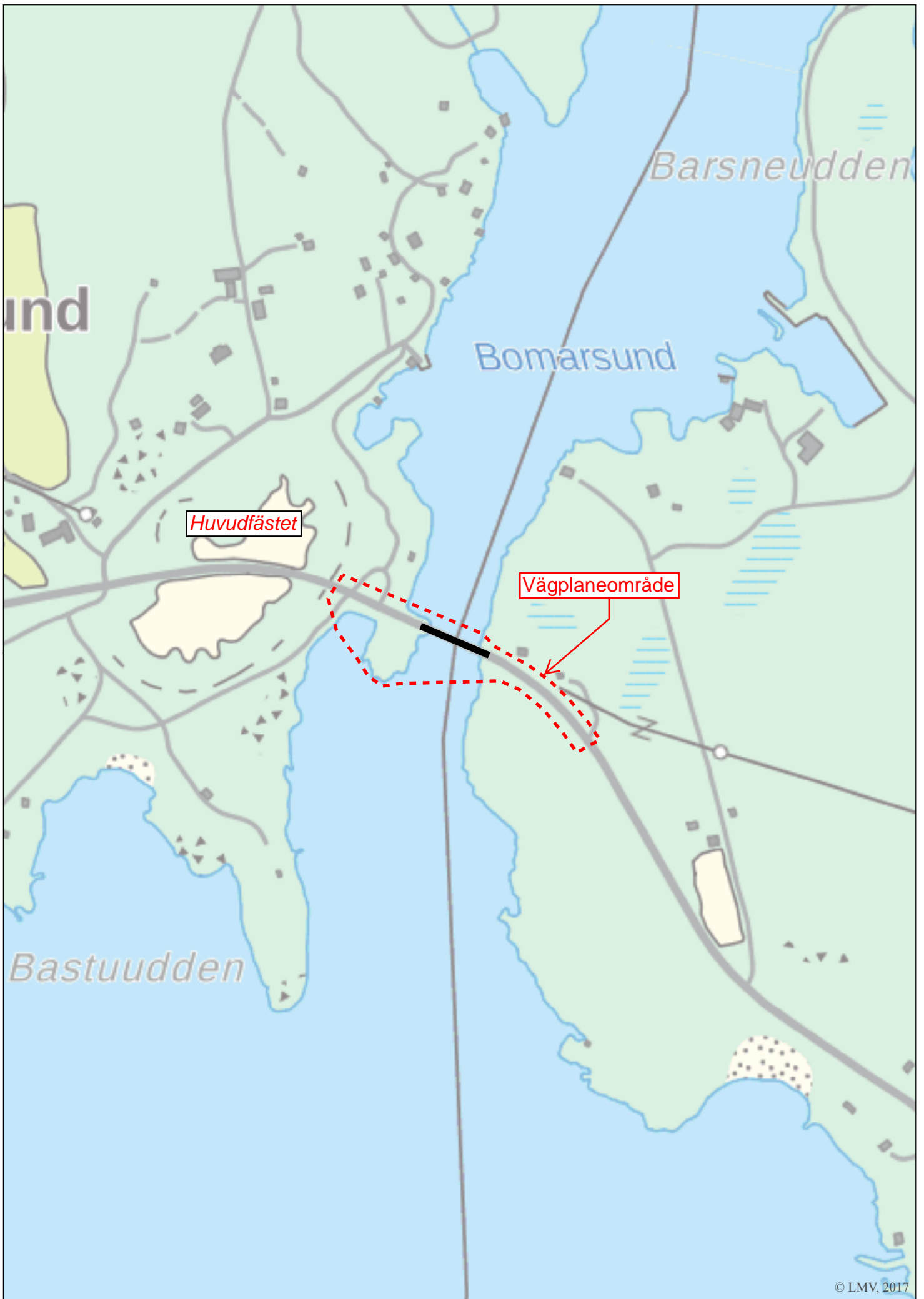


Översiktskarta

Förslag till VÄGPLAN Ny bro över Bomarsund, sektion 1884 - 2205

Sunds kommun

Dnr ÅLR 2018/7434



ind

Barsneudden

Bomarsund

Huvudfästet

Vägplaneområde

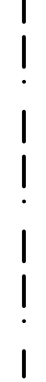
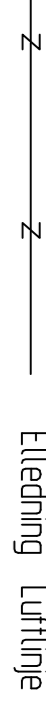



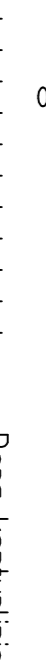




Bastuudden

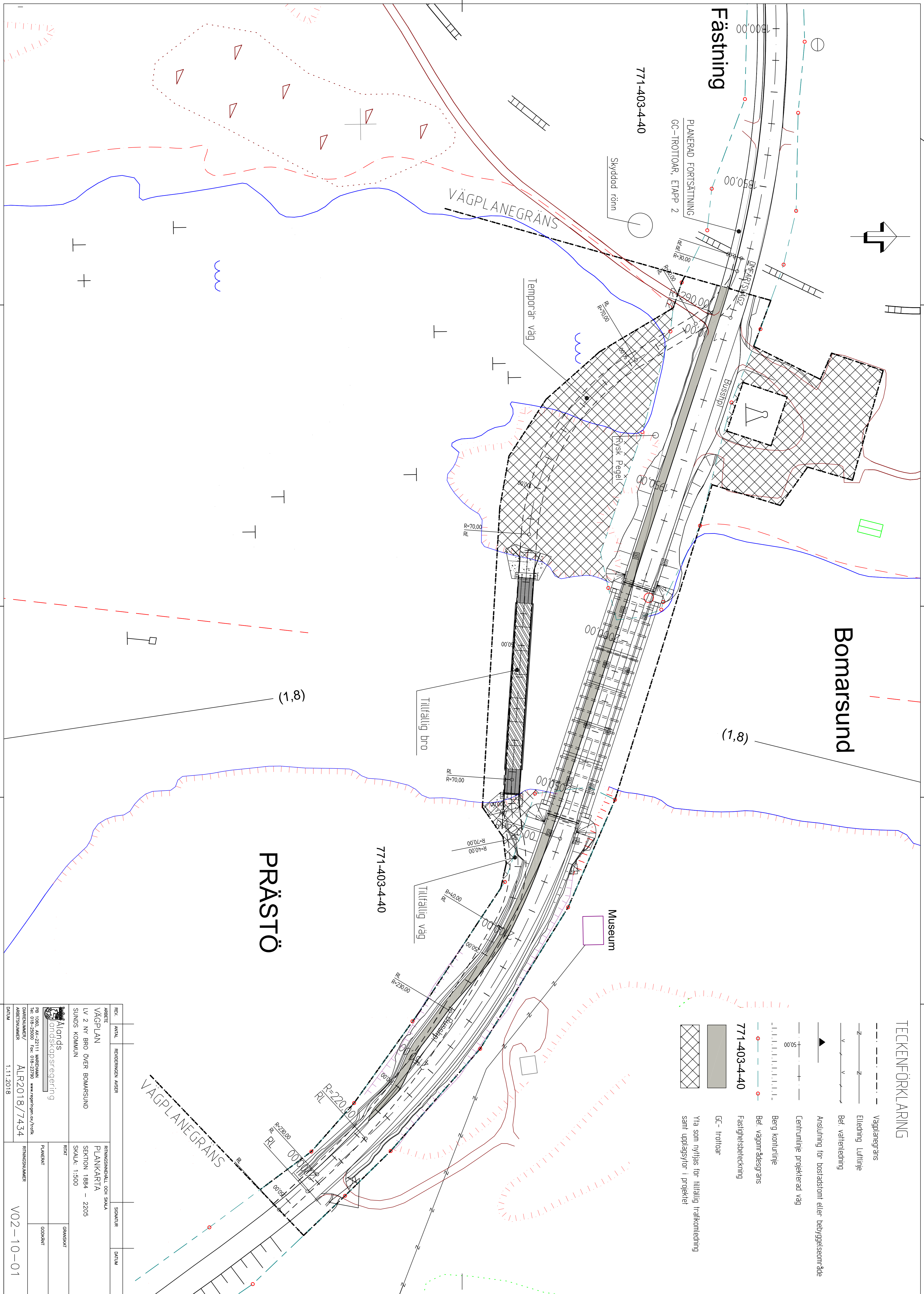
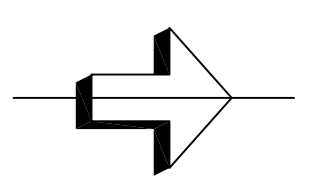
© LMV, 2017


50 0 50 100 150 200 250 300 350 400 450 [m]

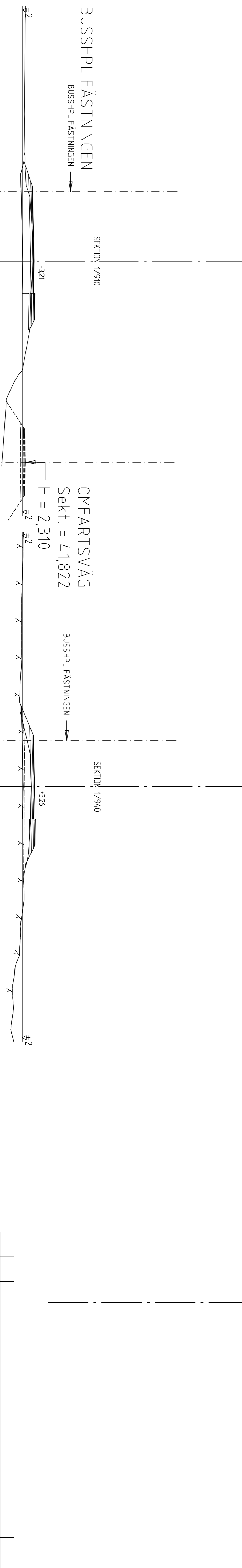
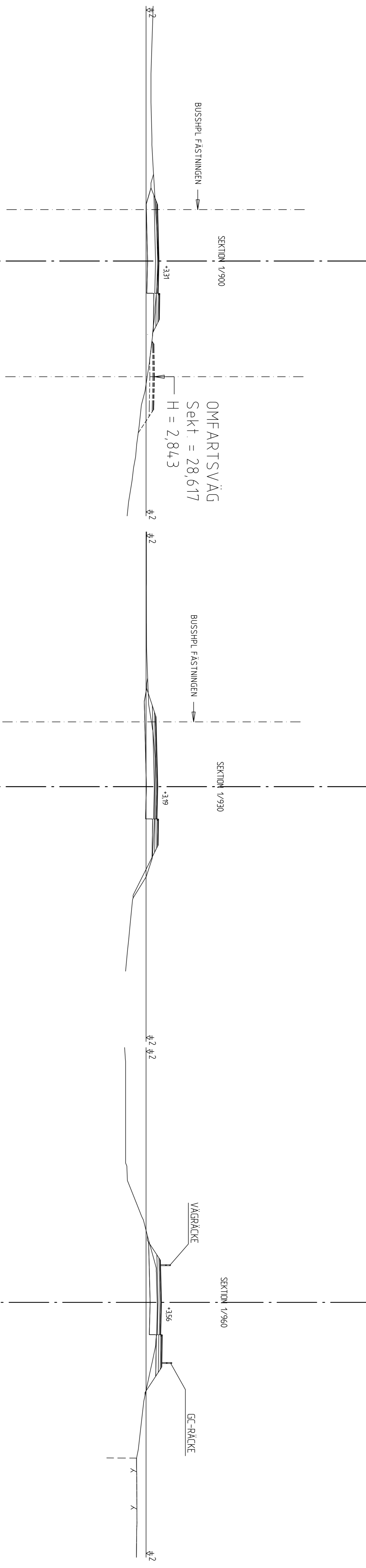
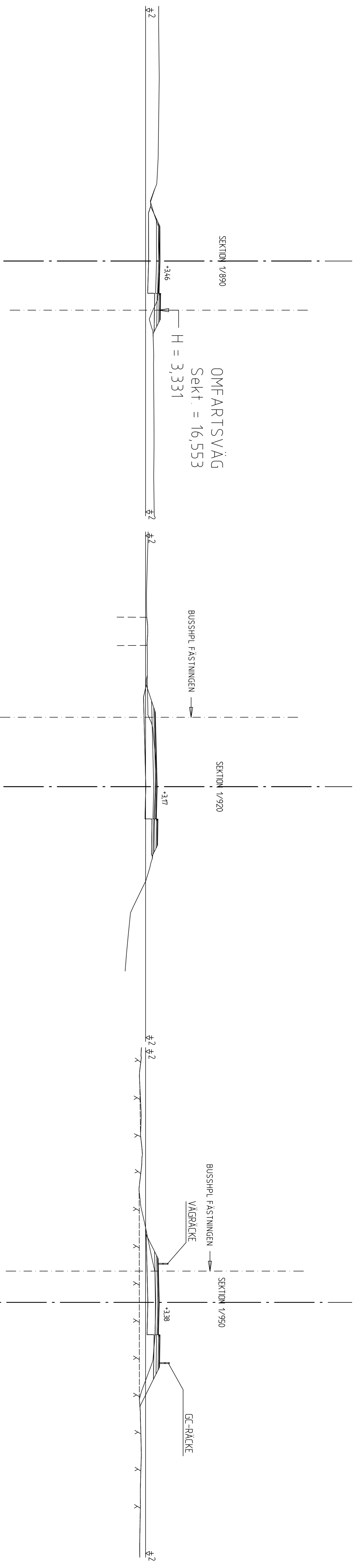
1:5 000

TECKENFÖRKLARING

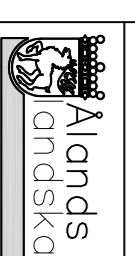
-  Vägplanegräns
-  Elledning Luftlinje
-  Bel. vattenledning
-  Anslutning för bostadsstom eller belyggningsseam-åre
-  Centrumlinje projekterad väg
-  Berg konturlinje
-  Bel. vägområdegräns
-  Fastighetsbeteckning
-  GC - trottoar
-  Yta som ryttas för tillfällig trafikledning samt upplagsytor i projektet

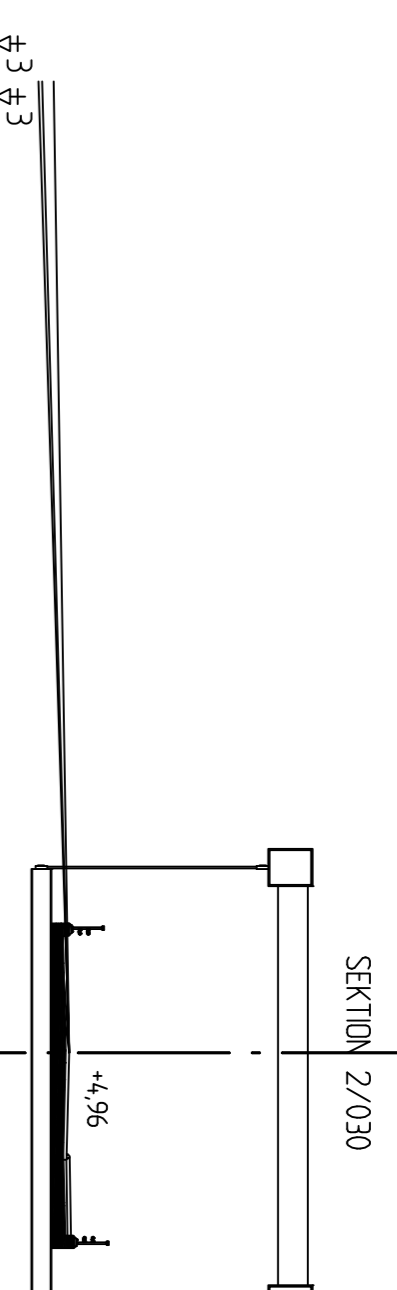
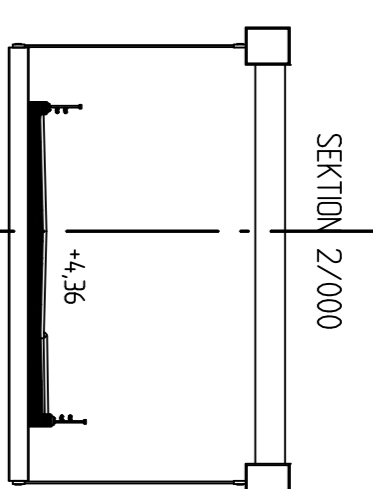
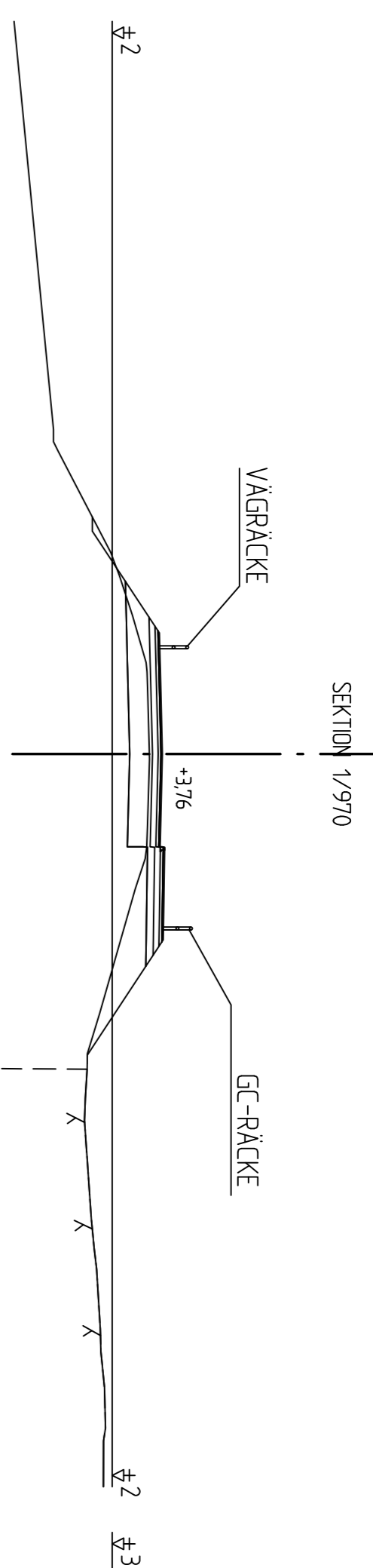


REV. /	ART. /	REVISNINGEN ANSÖR	SIGNATUR	DATA
ARBETE				
VÄGPLAN				
LV 2 NY BRO ÖVER BOMARSUND				
SUNDS KOMMUN				
RITNINGENS MÅTT OCH SKALA				
PLANKARTA				
SEKTION 1884 - 2205				
SKALA: 1:500				
RIT	GRANSKAT			
PLANEKART	ODOKKART			
DAGENUMMER /	ARBETSNUMMER	ALR2018/7434	RITNINGSNUMMER	V02-10-01
 Ålunds kommun Kommunstyrelsen Kommunhuset 1884 SUND Tel: 018-25000 Fax: 018-23790 www.regeringen.se/trick				
DATUM 1.11.2018				

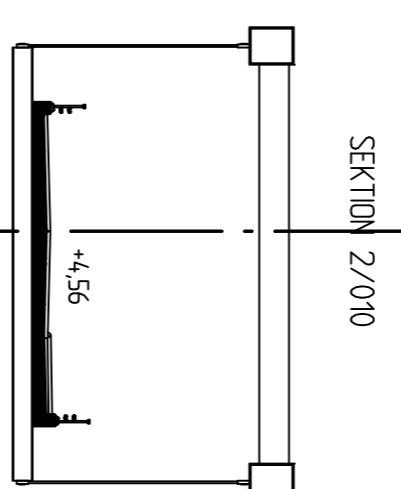
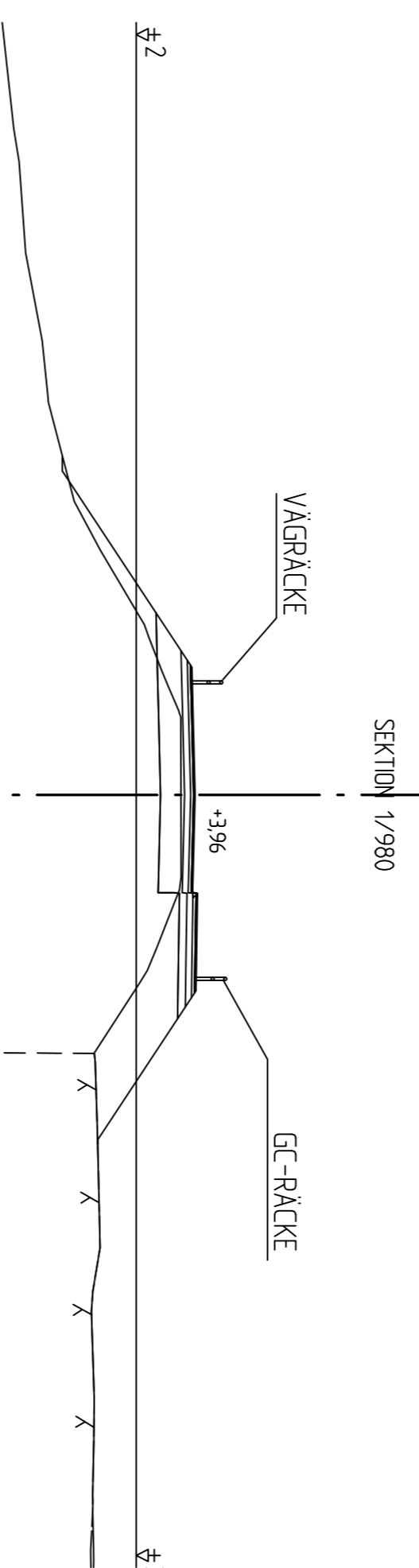


REV.	ANTAL	REVIDERINGEN AVSER	SIGNATUR	DATUM
ARBETE				
VÄGPLAN			RITNINGSSKALA OCH SKALA	
LV 2 NY BRÖ ÖVER BOMARSUND			TVÄRRÖFILER	
SUNDS KOMMUN			SEKTION 1890 - 1960	
			SKALA: 1:200	
RITAT			GRANSKAT	
PLANERAT			GODKÄNT	
ARBETSNUMMER			RITNINGNUMMER	
ALR2018/7434			V02-30-01	
DATUM				
1.11.2018				

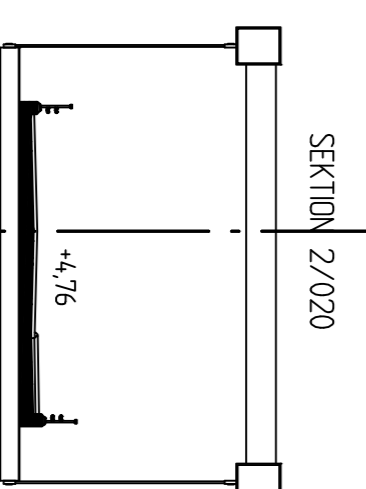
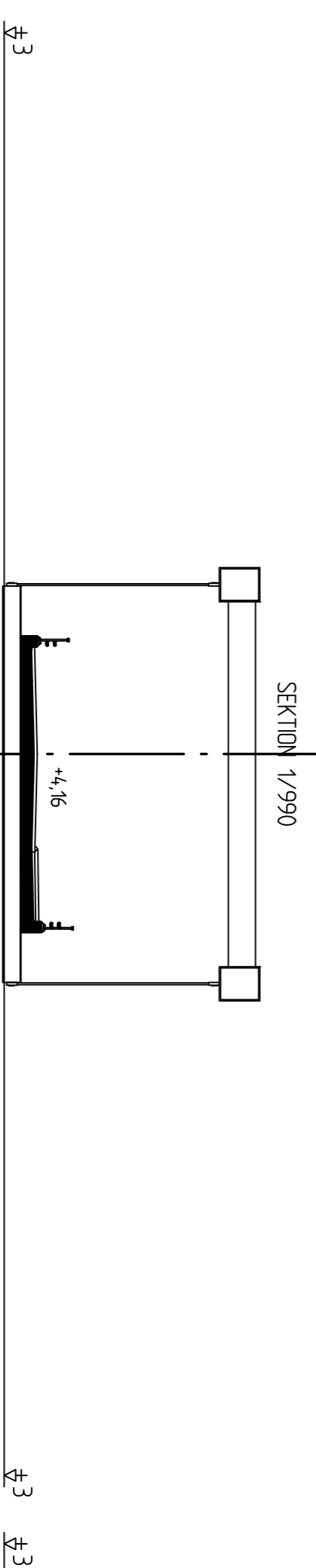

 Ålunds kommun
 Ålunds kommunstyrelse
 Pö 1060, Åx-22111 MÅRCHMAN
 DÄRRENUMMER/ ÅR 018-26000 Fax: 018-23790 www.regeringen.se/valok
 ARBETSNUMMER ALR2018/7434



OMFARTSVÄG
Sekt. = 169,192
H = 1,502



OMFARTSVÄG
Sekt. = 179,503
H = 1,502



#3

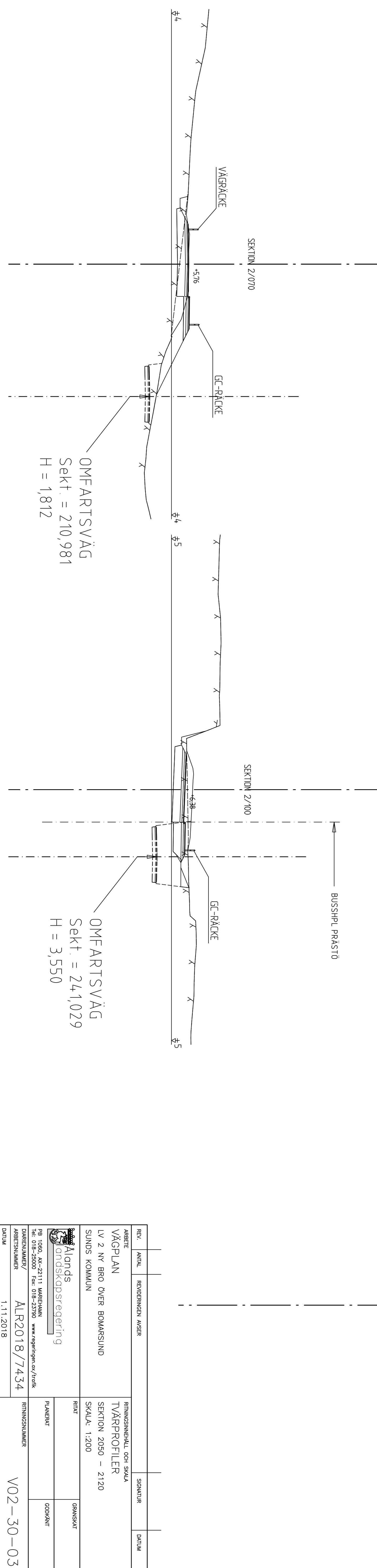
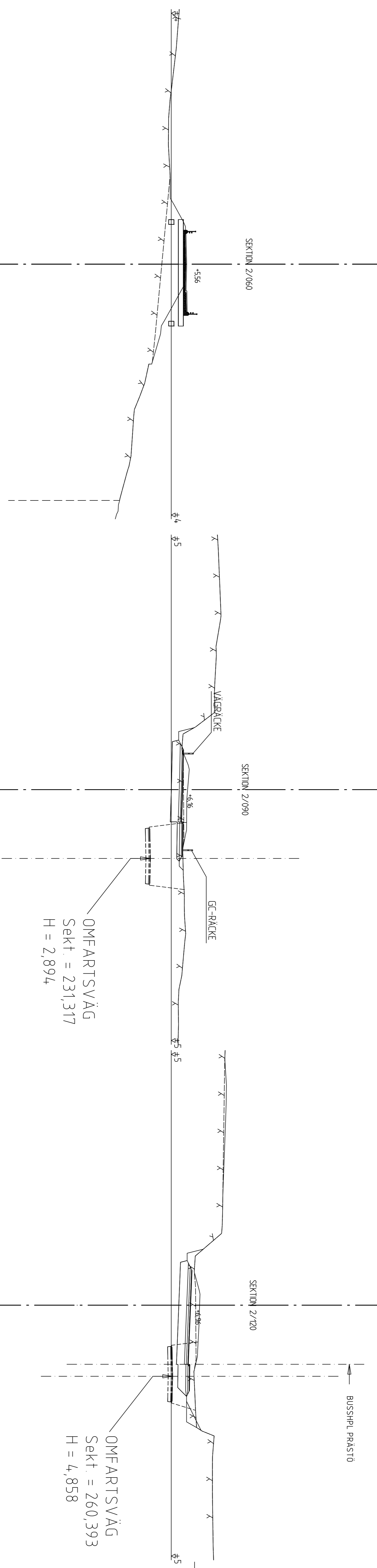
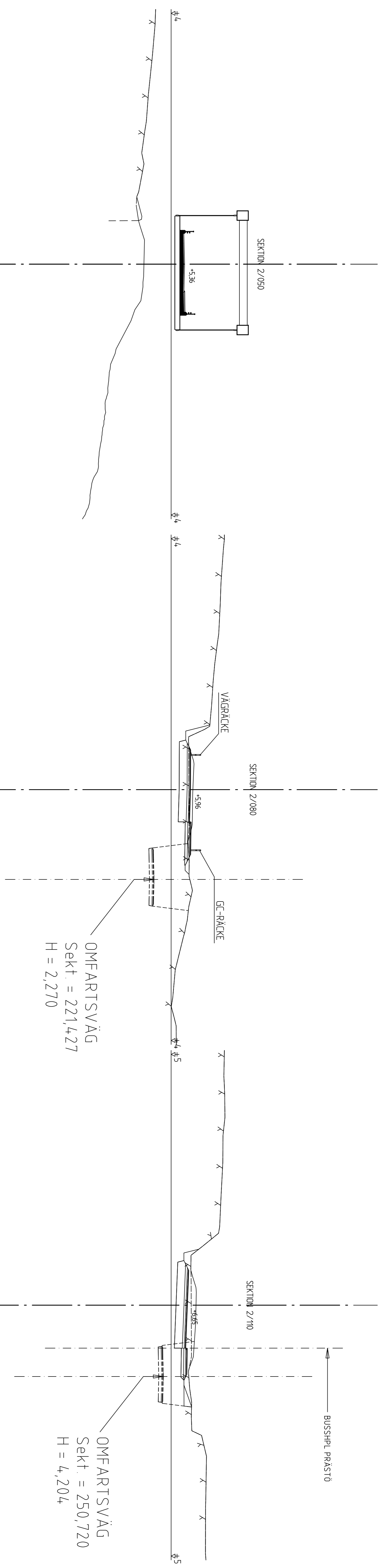
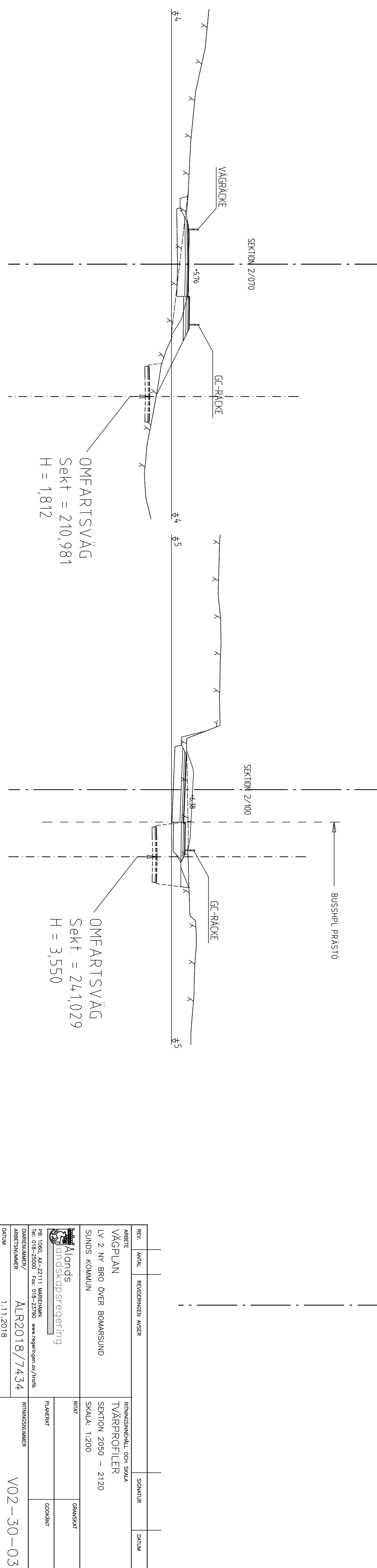
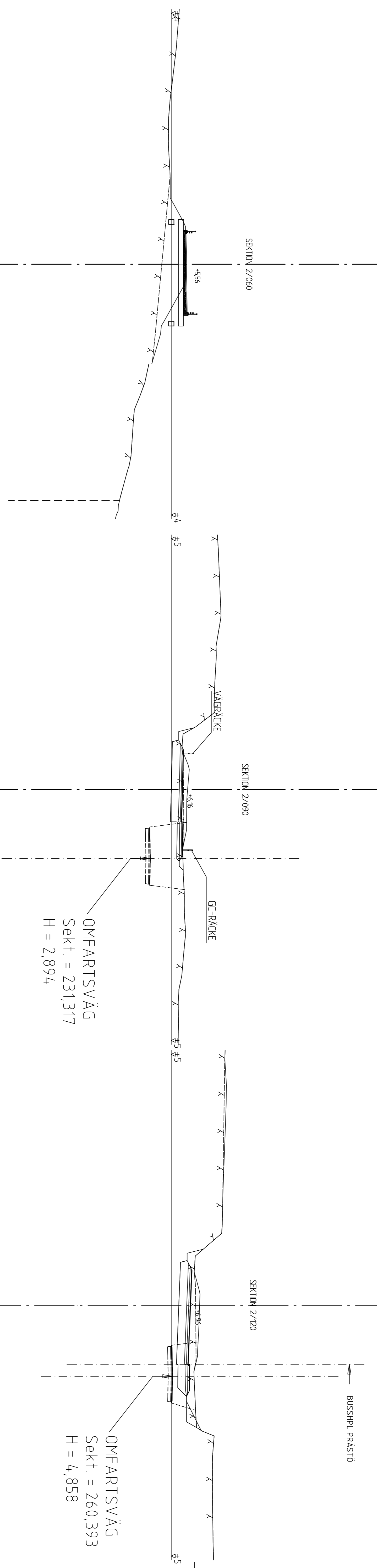
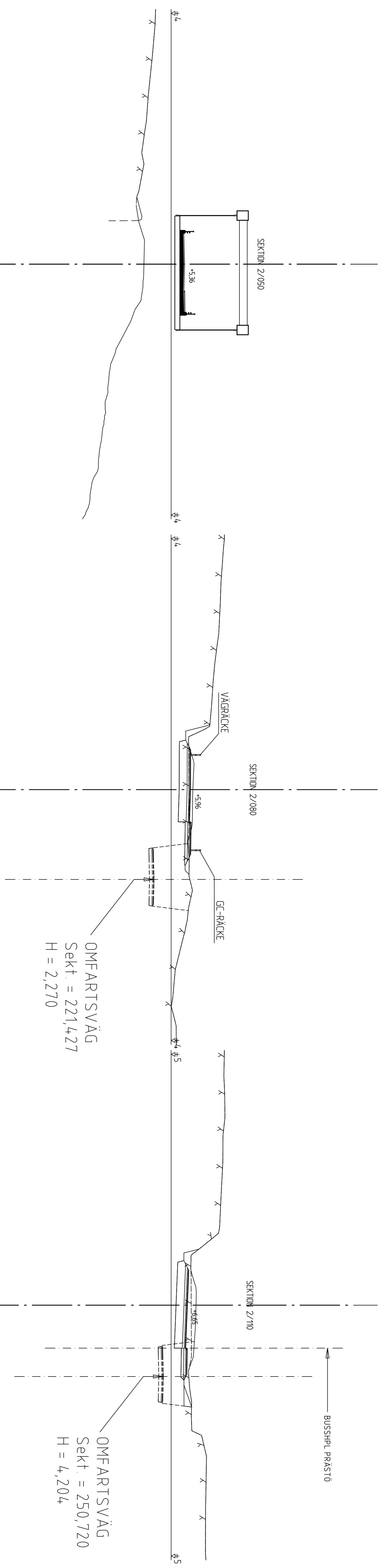
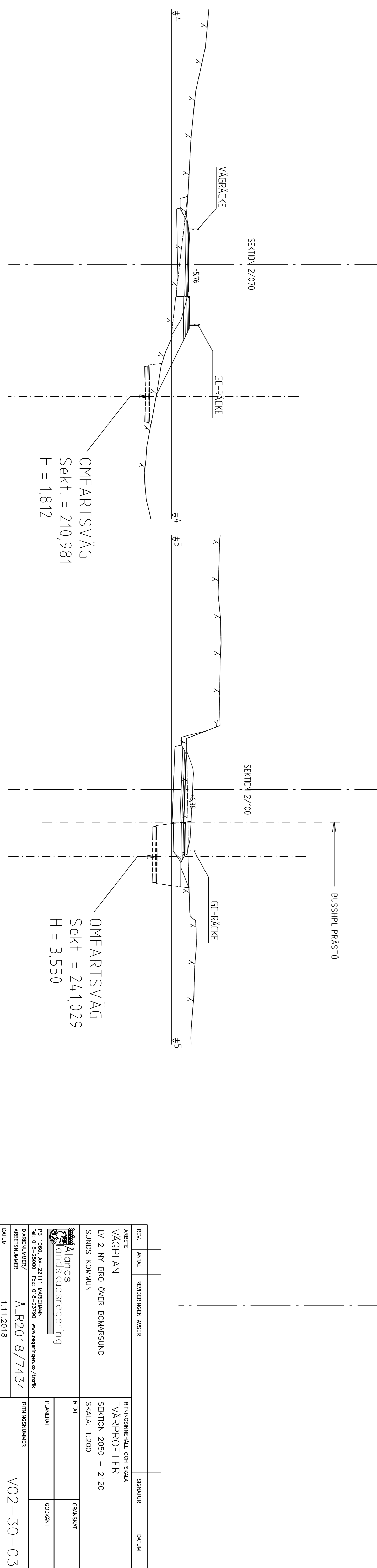
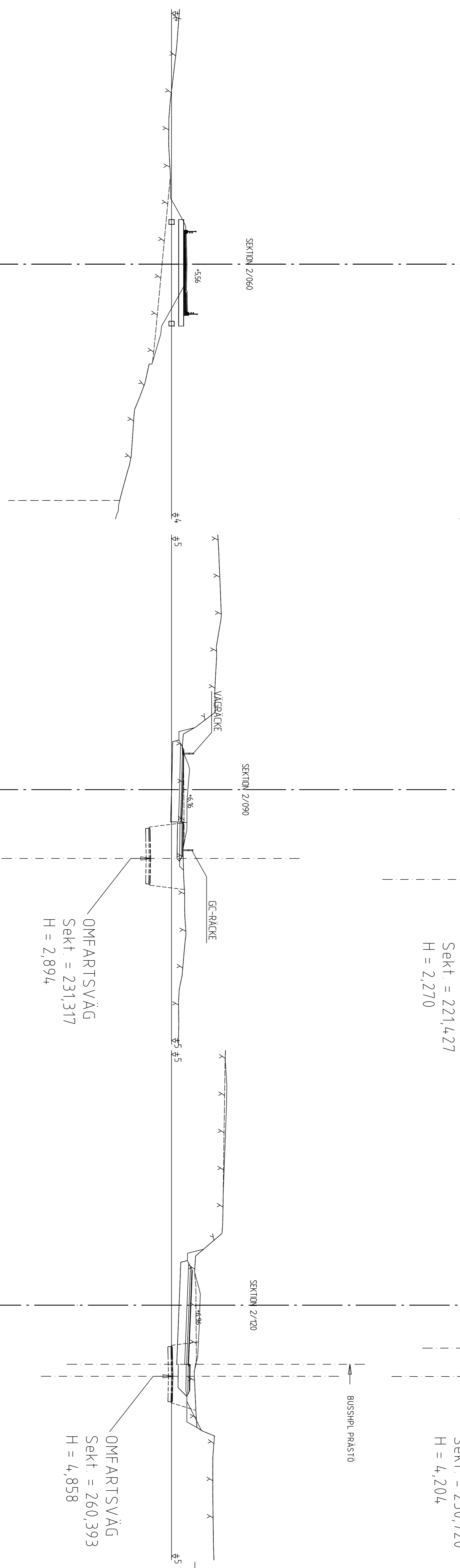
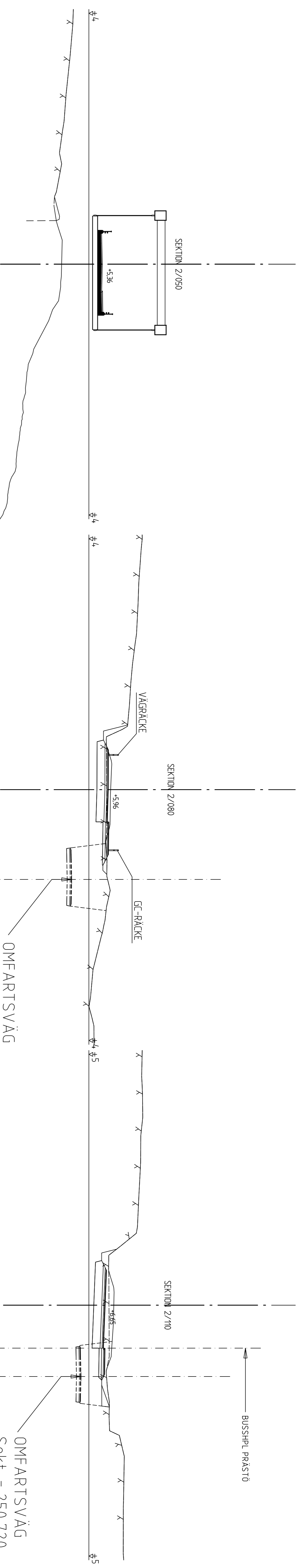
REV.	ANTAL	REVIDERINGEN AVSER	SIGNATUR	DATUM

ARBETE
VÄGPLAN
LV 2 NY BRÖ ÖVER BOMARSUND
SUNDS KOMMUN
SKALA: 1:200

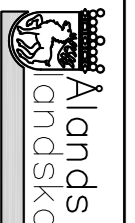
Alands
ölandsskapsregering

Pe 1090, Ax-21111 WÄRGMAN
DIREKTÖR/ÄMBETSLEDARE
tel: 018-26000 fax: 018-23790 www.regeringen.ax/veolte
ARBETSNUMMER ALR2018/7434
DATUM 1.11.2018

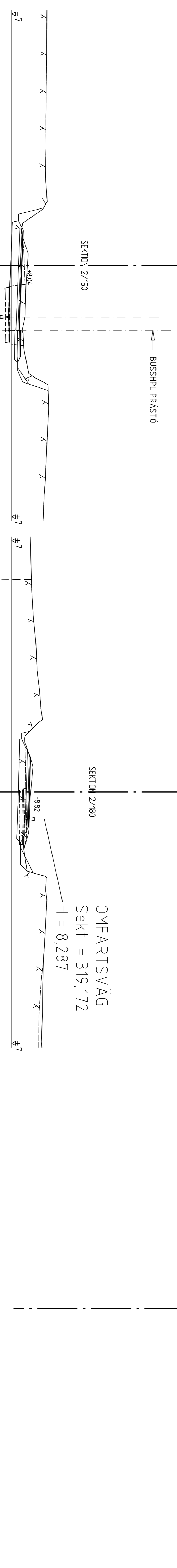
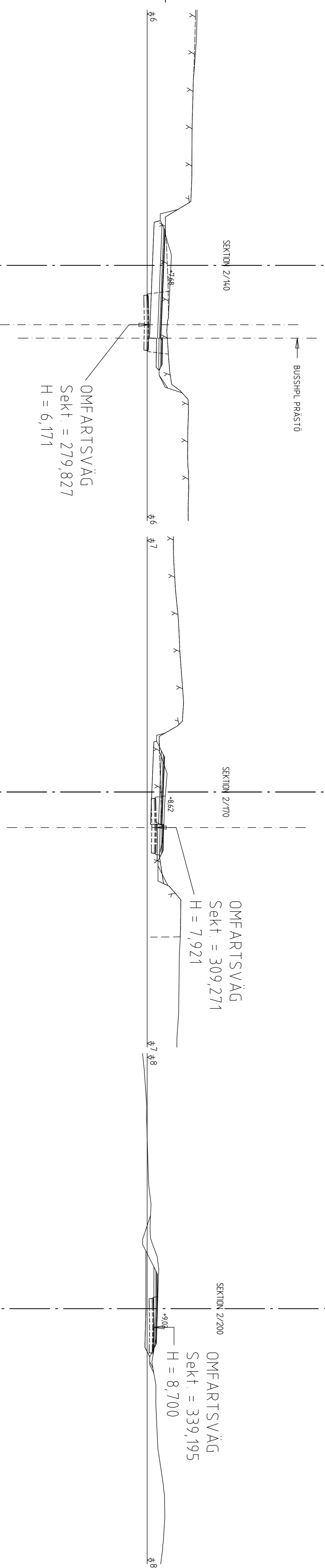
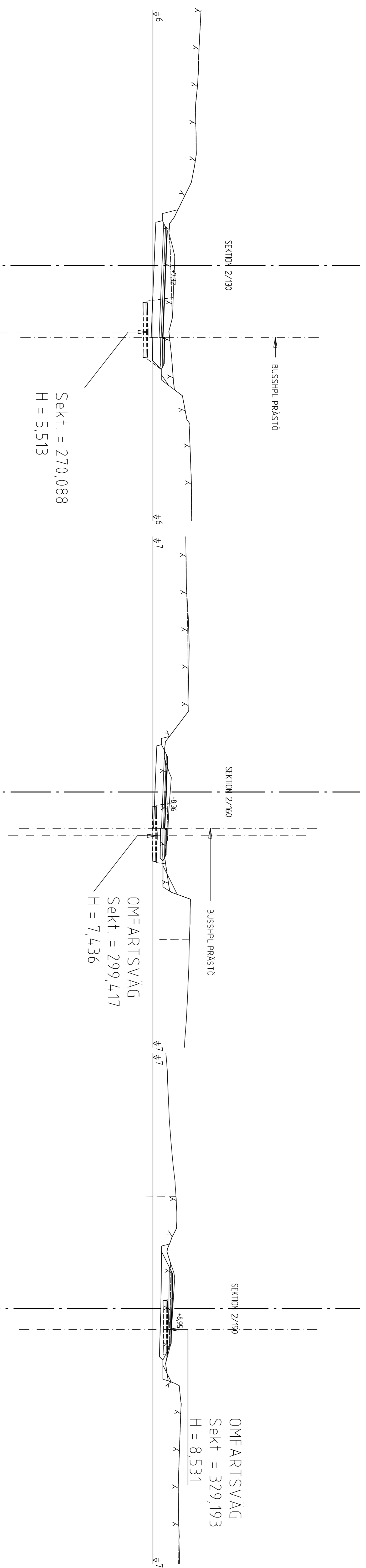
PLANERAT
GRANSKAT
GODKÄNT
RITNINGSNUMMER V02-30-02



REV.	ANFÄLL	RENDERINGEN ANSER	SIGNATUR	DATUM
ARBETE				
VÄGPLAN			RITNINGENHETLIG OCH SKALA	
LV 2 NY BRÖ ÖVER BOMARSUND			TVÄRRÖFILER	
SUNDS KOMMUN			SEKTION 2050 - 2120	
SKALA: 1:200			RITAT	
GRÄNSKART			FLÄNSKART	
ODDOKANT			ODDOKANT	
RITNINGNUMMER			V02-30-03	


Alands
 landskapsregering
 P.O. Box 1060, ÅK-22111 MARIEHAMN
 Tel: 018-25000 Fax: 018-23790
 www.regjeringen.ax/voik

DAGENSNUMMER/ ARBETSNUMMER
 ALR2018/7434
 DATUM
 1.11.2018



REV.	ANFÖ.	RENDERINGEN ANSÄR	SIGNATUR	DATEM
ARBETE				
VÄGPLAN			RINNINGSPÄLL OCH SKÅLA	
LV 2 NY BRÖ ÖVER BOMARSUND			TVÄRPROFILER	
SUNDS KOMMUN			SEKTION 2130 - 2200	
SKALA: 1:200			SKALA: 1:200	
Sund Älunds Kommunikationsreglering			RITAT	
Pg 1060, Av-22111 MARELLAN			GRANSKAT	
DIREKTÖR/ARBETSNUMMER/			PLANERAT	
Tel: 018-25000 Fax: 018-23790 www.reglering.se/infik			GODKÄNT	
ARBETSNUMMER			RINNINGSPÄLL	
ALR2018/7434			ARBETSNUMMER	
1.11.2018			V02-30-04	

Vägplan med miljöberättelse

Ny bro över Bomarsund på landsväg 2

1 Allmän orientering om projektet

Detta dokument omfattar Vägplan med miljöberättelse för utbyte av befintlig bro på landsväg 2 över Bomarsund mellan fästningsområdet och Prästö i Sunds kommun. Vägplanen omfattar även ombyggnad av landsväg nr 2 före och efter bron samt en tillfällig omfartsväg runt broläget under byggtiden.

Landsväg nr 2 byggs om till en totalbredd om 9,35 meter på en sträcka av ca 100 m väster om broläget samt ca 140 m öster om broläget. Brons hinderfria bredd är 9,6 meter.

1.1 Planeringsförutsättningar

Inför utbytet av den befintliga bron har Ålands landskapsregering låtit utreda tre alternativ till brotyper som ansetts rimliga att utföra i nuvarande broläge.

1. Bågbro i stål med farbaneplatta av betong
2. Bågbro i stål av typ "Langerbalk" med farbaneplatta i betong
3. Rörlig bro av typ klaffbro

Av dessa tre alternativ beslöts att en rörlig klaffbro inte rekommenderas p.g.a. komplicerad grundläggning i sundet samt en större negativ påverkan på det visuella intrycket av kulturmiljön i fästningsområdet.

Alternativen bågbro i stål med betongfarbana konstaterades uppfylla önskemål om att gestaltningen anpassas till den historiska miljön kring bron och att utseendet från den befintliga bron behålls. Bågbron möjliggör också att behålla det fria öppningsmåttet under bron, samt om möjligt bredda sundet något.

Alternativet bågbro av typ "Langerbalk" tillkom för att kunna hantera horisontallaster i bron på ett säkert sätt om det under förstudiens gång skulle visa sig att berggrundläggningen inte kan hantera krafterna som bågarna ger upphov till. Detta broalternativ kräver inte att bågarna grundläggs mot berg. I detta alternativ krävs dessutom att landfästena byggs högre upp på land vilket medför att bron blir längre.

Bergtekniska undersökningar invid landfästena har gett att berggrundläggning av bågarna kommer att fungera för en konventionell bågbro med upphängd farbaneplatta av betong enligt samma lastfördelningskoncept som den befintliga bron, varför alternativ 1 "Bågbro i stål med farbaneplatta av betong" har valts som brotyp för projektet.

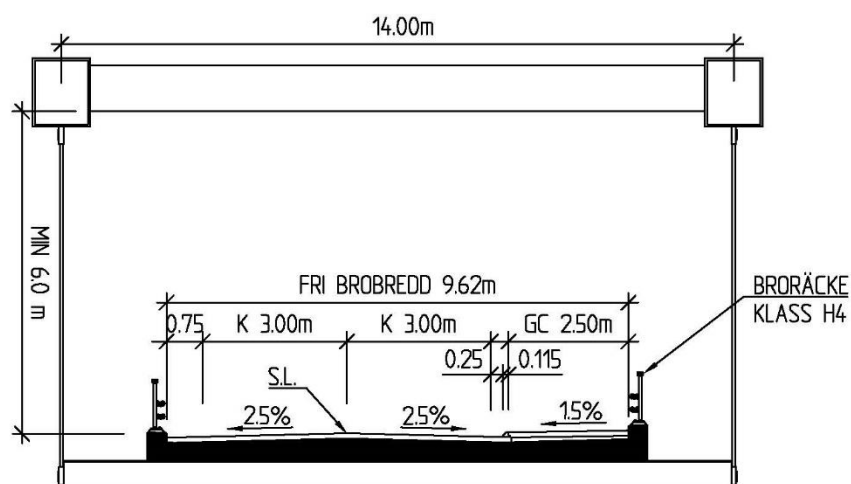
I utredningen konstateras:

" Brotypen är bra ur produktionssynpunkt då bågen och övriga ståldelar kan fraktas i till arbetsplatsen för att sedan monteras ihop. Betongarbeten minimeras genom att enbart utföra

gjutningar för landfästen och farbaneplatta. Bron har ett överliggande huvudbärverk som ger en låg konstruktionshöjd för farbanan och ett stort fritt spann.”

Konstruktionstypen ger en robust farbaneplatta i betong. Konstruktionshöjden är gångbar i aktuellt läge och kräver även mindre underhåll än övriga konstruktioner och kan ges en teknisk livslängd på 120år.

Bron byggs med en fri bredd på 9,6 meter med en körfältsindelning på 3,0 + 3,0 meter samt en, med kantsten avskild trottoar med bredd 2,5 meter för den lätta trafiken längs bronns södra sida. Breddmått enligt figur 1:



Figur 1: Fria breddmått

Bron utförs i ett spann med landfästen likt befintlig bro, och dimensioneras enligt de europeiska beräkningsstandarderna SFS-EN 1990 - SFS-EN 1999 tillsammans med Finska Trafikverkets framtagna nationella annex (NA) och riktlinjer (NCCI).

Den nya bron har planerats för att uppnå en frihöjds passage under bron på 3,0 meter räknat från medelvattennivå.

Svenska vägverkets publikation VGU 2012:181 har använts som grundläggande planeringsdirektiv för vägens geometriska och trafiksäkerhetsmässiga utformning. Landsvägens geometri har anpassats efter den nya bronns tekniska utförande där den nya bronns längd, bredd och höjd har varit styrande element för de anslutande vägnas utformning.

1.2 Kultur-och fornminnesmiljö

Kulturmiljöinventering för Bomarsunds fästningsområde samt Prästö har utförts av WSP Sverige AB inom ramen för Kortruttsprojekt Prästösund under 2015 och redovisas i konsultens slutrapport "Kulturmiljöinventering kortruttsprojekt Prästösund", daterad 20.11.2015

Arkeologisk inventering för broläget vid Bomarsunds bro har utförts av WSP Sverige AB inom ramen för Kortruttsprojekt Prästösund under 2015 och redovisas i konsultens slutrapport "Arkeologisk inventering kortruttsprojekt Prästösund", daterad 1.12.2015
Broläget ingår som en del av ett större utredningsområde för bägge inventeringar.

I Kulturmiljöinventeringen konstateras att utredningsområdet ligger inom registrerat fornlämningsområde för Bomarsunds fästningsområde Su 3.3.

och att området sedan tidigare är väl dokumenterat och inventerat.

Platsen ställer mycket höga krav på utformningen av en ny bro. En klumpig konstruktion bör undvikas och bron bör ligga anpassad i höjdläge så att intrång i fornlämningsmiljön undviks. Broläget invid lotsstugan och vattenrummet beaktas så att det visuella intrycket inte skadas.

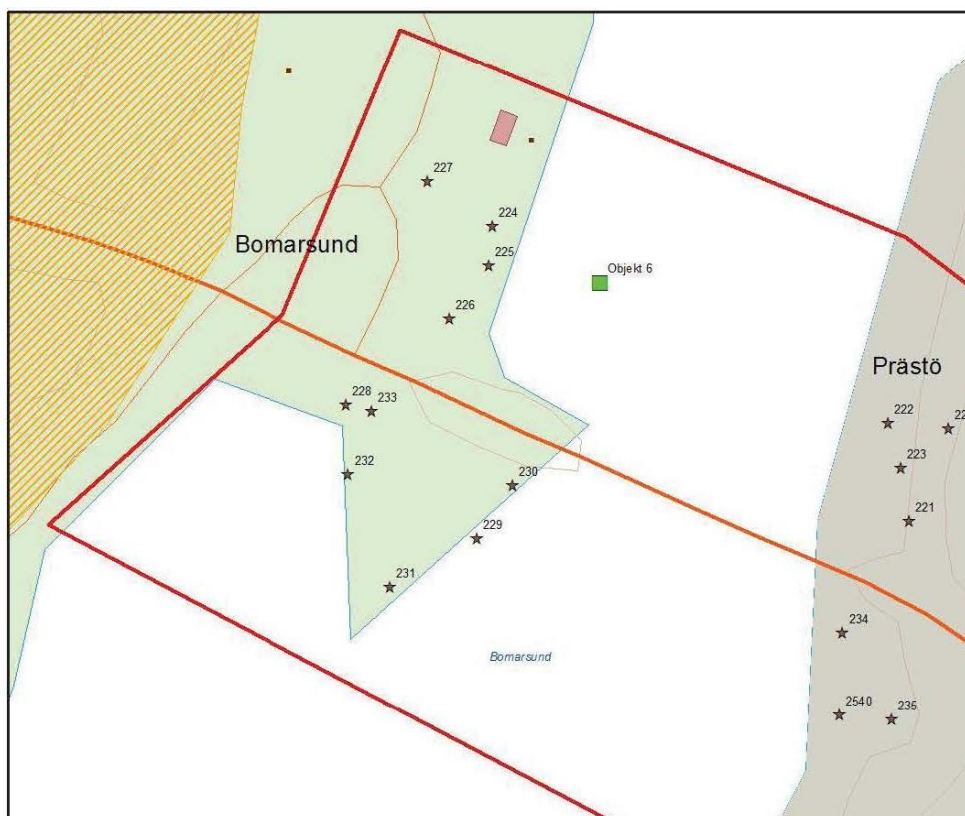
Broläget klassificeras i denna inventering som "mycket känslig miljö", där lotsstugan uppförd omkring 1860 på Prästösidan och vattenrummet i sundet är primära element i miljön.

Lotsstugan är skyddad som kulturhistoriskt värdefull i Delgeneralplanen för Bomarsund och Prästö.

Omkringliggande bergig skogsmark har ett lägre kulturhistoriskt värde och är mindre känsligt, men ingår i ett sammanhang där den bidrar till förståelsen av området som helhet.

Enligt den antikvariska bedömningen för Bomarsund som ingår i denna inventering bedöms vägsträckningen och bron sakna historisk kontinuitet. Den befintliga bron bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde genom sin funktion och smäckra utformning.

I den arkeologiska inventeringen konstateras att utredningsområdet ligger inom registrerat fornlämningsområde för Bomarsunds fästningsområde Su 3.3. och att området sedan tidigare är dokumenterat vid flertalet tillfällen.



Figur 2: Registrerade kulturhistoriska lämningar inom utredningsområdet.

Som enda registrerade fornlämning inom vägplaneområdet finns den ryska pegeln (nr 228). I denna inventering har inga nya, icke registrerade fornlämningar påträffats. Övriga registrerade lämningar är klassade som kulturlämningar

1.3 Naturmiljö

Naturvärdesinventering för Bomarsunds fästningsområde samt Prästö har utförts av WSP Sverige AB inom ramen för Kortruttsprojekt Prästösund under 2015 och redovisas i konsultens slutrapport "Naturvärdesinventering kortruttsprojekt Prästösund", daterad 30.6.2015

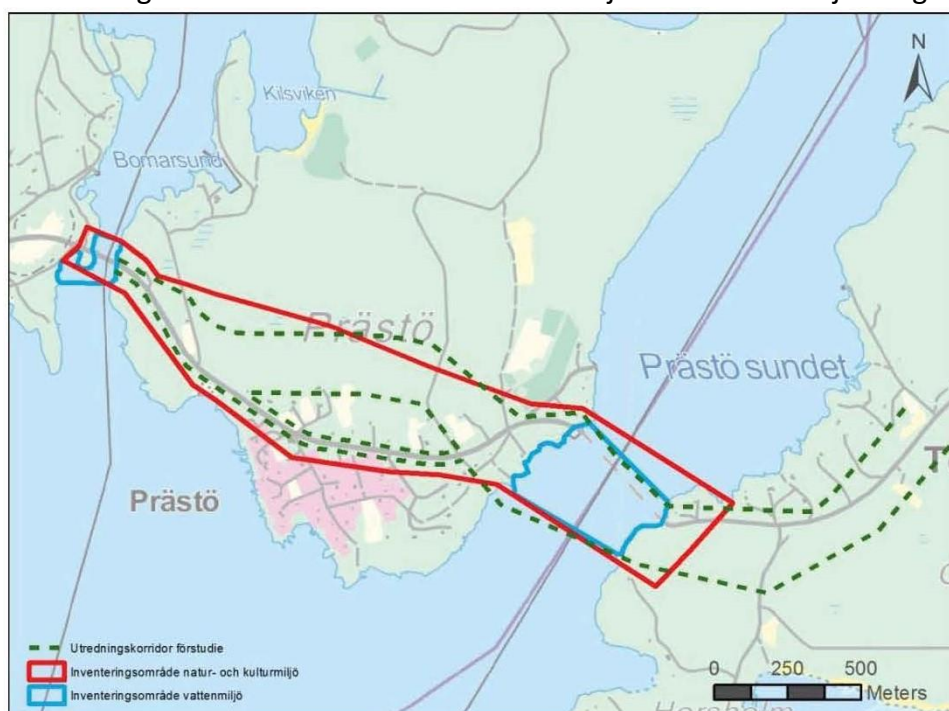
Vegetations- och biotopinventering har även utförts av Faunatica Oy inom ramen för vägplaneområdesutredning Landsväg nr 2, Bomarsunds gård – Prästö, "Faunaticas rapport 62/2017", daterad 7.11.2017.

Naturvärdesinventering för vattenmiljön i Bomarsund har utförts av WSP Sverige AB inom ramen för Kortruttsprojekt Prästösund under 2015 och redovisas i konsultens slutrapport "Naturvärdesinventering vattenmiljö kortruttsprojekt Prästösund", daterad 14.12.2015

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

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

Inventering har utförts för natur- och kulturmiljö samt vattenmiljö enligt figur 2 nedan:



Figur 3: Inventeringsområdets gränser

I Naturvärdesinventeringen konstateras att inga akut hotade arter finns inom inventeringsområdet som omfattar vägplaneområdet. Inom området finns biotoper av olika naturvärde, från "visst" till "påtagligt", samt särskilt hänsynskrävande biotoper.

I vegetations- och biotopinventeringen påträffades en växtart (hundtunga) med klassificeringen "nära hotad" med växtplats i brokonan samt väggkant intill bron på västra sidan om Bomarsund. Även exemplar av den fridlysta arten "Vårvicker" påträffades i samma läge. På Prästö finns ett punktobjekt inom området, En pelar-en med en höjd överstigande 6 meter, som klassas som särskilt skyddsvärd biotop.

För fridlysta arter initieras ett tillståndsförfarande gentemot miljömyndigheten för rubbning av växtplatser.

De inventerade biotoperna kommer att påverkas av vägplanens verkställande på så sätt att de påträffade skyddsvärda växtarterna och pelar-enen kommer att grävas bort i entreprenadskedet.

I de områden som klassificeras som särskilt hänsynskrävande biotop kommer en tillfällig omfartsväg under byggtiden att anläggas. Hänsyn till biotopen väster om Bomarsund tas genom att omfartsvägen byggs på markutbredd fiberduk för att möjliggöra återställande till naturtillstånd då entreprenaden är färdigställd.

På Prästö kommer en permanent åverkan inom biotopområdet att utföras genom sprängningsarbeten i en 5 m bred korridor för den tillfälliga omfartsvägens sträckning från strandkanten söder om broläget upp till befintligt vägområde. Efter entreprenadens färdigställande återställs ytan så långt det är möjligt, dock kommer ytan inte att kunna återta naturtillstånd.

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

Vattnet i sundet har kontakt med omgivande skärgård norrut och söderut till Lumparn genom ett system av öppna fjärdar. Genomströmningen i sundet är viktig för miljön. Den nuvarande vägen är delvis utbankad på sundets västra sida med en utskjutande brokna.

I det valda broförslaget som ingår i denna vägplan har bägge landfästen förskjutits uppåt land ca 8 meter på varje sida i jämförelse med befintlig bro för att visuellt ”öppna upp” sundet under den nya bron. Det valda utförandet med bågbro bibehåller vattengenomströmning och påverkar ej vattenspegeln i broläget.

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

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

1.5 Buller

Den ombyggda vägen tillsammans med den nya bron förväntas inte öka förekomsten av buller då trafikflödet över bron inte förväntas att förändras från nuläget. Då boendemiljö saknas i närheten av broläget uppstår inga permanenta försämringar avseende buller.

2 Trafiksäkerheten

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

Vägens linjeföring har justerats på så sätt att breddningen av vägen utförs längs vägens södra sida med utbyggnad av en trottoar. Den sammankopplas med brons trottoar för att säkerställa den lätta trafikens behov av framkomlighet över och i anslutning till broläget. Brons och den anslutande vägens balans höjs något för att säkerställa en hinderfri höjd på 3,0 meter för båtfarleden under bron

På Prästö sänks vägens balans något mellan sektion 2070 och sektion 2200 för att få en jämnare anpassning av vägen mot bron österifrån och förbättra siktförhållandet i kurvan som ansluter till bron.

Den nya bron utförs med en total fri bredd mellan räcken på 9,6 meter vilket möjliggör dubbelriktad fordonstrafik över bron, samt att den oskyddade lätta trafiken ges en egen trafikyta i form av en upphöjd trottoar för att passera över bron.

Bron förses med broräcken av hög kapacitetsklass (H4).

3 Vägteknisk beskrivning

Landsväg nr2 inom detta vägplaneområde har en dimensioneringshastighet om 50 km/h. I projekteringsfasen har bedömningen gjorts att nuvarande hastighetsbegränsningar längs sträckan behålls

Vägen är planerad att byggas med en grundbredd på 7,0m och 6,75 m belagd yta. Längs den södra sidan anläggs en trottoar med en grundbredd på 2,72 meter fördelat på 0,1 m bred betongkantsten, 2,5 meter ytbeläggning samt 0,12 m bred stödremsa.

I anslutning till bron kommer vägens stödremсор att breddas med 0,5 m på en sträcka av ca 30 meter från bron i vardera riktning för anläggande av bro-vägräcke.

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

3.1 Omfartsväg under byggtiden

I vägplanen ingår anläggande och återställande av en tillfällig omfartsväg under byggtiden kring broläget längs Landsväg nr 2:s södra sida. Omfartsvägen utförs på västra sidan av Bomarsund som väg bestående av överbyggnadslager av bergkrossmaterial med slitlager utlagd på fiberduksmatta där vägen går över land samt mellan omfartsvägens sektion 30 – 75 som utbankad väg över sjöbotten med fiberduksmatta som underlag.

Över Bomarsund anläggs en flytande pontonbro med en fri trafikbredd om minst 4 meter som förankras till temporära landfästen anlagda på pålade stödkonstruktioner under vatten utanför strandlinjen på respektive sida om sundet.

På Prästö utförs vägen som utfylld med bergkrossmaterial med slitlager från anslutningen till pontonbrons landfäste och vidare som en sprängd korridor upp genom berget upp till läge intill befintlig landsväg där den ansluter till landsvägens nivå ca 120 meter in på Prästö.

Omfartsvägen utförs med breddmått varierande från 4 – 6 meter, och kommer under entreprenadtiden vara signalreglerad i varierande utsträckning med växelvis trafikriktning över Bomarsund.

Åtgärder som vidtas för att minimera skada på biotopområden är bl. anläggande av temporär väg på fiberduksmatta som skydd för mark- och vegetationsytor, samt anläggande av temporära landfästen för pontonbro ute i vattnet som möjliggör borttagande av konstruktioner utan att störa strandlinjerna på respektive sida av sundet.

3.2 Massor

I projektet råder massaunderskott. Bergkrossfraktioner för överbyggnadslager väg och fyllning mot bro samt jordmaterial för släntning av sidområden väg måste tillföras projektet. I projektet finns möjlighet att ta bergmassor från planerad bergskärning i vägplaneområdets sydöstra del i samband med anläggande av tillfälliga omfartsvägen och krossa på plats till lämplig bergkrossfraktion att användas som förstärkningslager för den tillfälliga omfartsvägen förbi broläget samt den ombyggda landsvägen.

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

3.3 Geoteknik

Geotekniska förutsättningar för grundläggning av ny bro har utretts av Norconsult AB inom ramen för projekt "Broutbytesprojekt BrUt 1727" genom framtagande av geofältprogram för geotekniska undersökningar för ny bro och tillfällig omfartsväg. Geotekniska fältundersökningar har utförts på basen av konsultens fältprogram som sammanställts i en Markteknisk undersökningsrapport samt ett geotekniskt PM.

Resultaten av de geotekniska utredningarna har bildat underlag för bestämning av grundläggningsutförande för bron.

3.4 Vägtrummor

Behov och placering av vägtrummor studeras och bestäms i detaljprojekteringsskedet.

4 Miljöpåverkan under byggnadstid

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

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

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

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

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

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

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

5 Rekreation och transportleder

Projektet i sin helhet, som omfattar en ny bro med anslutande vägvagnsnitt inklusive trottoar för den lätta trafikens behov kommer att gynna rekreationen i området och underlätta framför allt den lätta trafikens rörelser mellan fästningsområdet och Prästö.

Trafiksituationen för samtliga trafikslag förbättras och tryggas jämfört med nuläget.

En bredare och trafiksäkrare bro kommer att underlätta rörligheten för samtliga trafikslag och förbättrar transportmöjligheterna till Prästö, Vårdö kommun och den norra skärgården samt i förlängningen till det finska fastlandet genom linjen Brändö – Osnäs.

Med den nya bron utförande ökas den garanterade frihöjden för passage med fritidsbåtar från dagens 2,9 meter till 3,0 meter

6 Landskapsbilden

Vägsträckan som berörs i denna vägplan ligger inom ett område som är en del av kulturmiljön kring Bomarsunds fästningsområde

I och med den nya bron öppnas sundet upp åt bägge sidor p.g.a. att bron landfästen förskjuts upp mot land på bägge sidor om sundet. Broläget kommer att upplevas som ”öppnare” mot sjösidan jämfört med nuvarande läge.

Projektet kommer att påverka omgivningen och kulturmiljön jämfört med dagens läge på så sätt att den nya bron kommer att ha större dimensioner och därigenom ta något större plats i kulturmiljön. För att minimera detta byggs den nya bron i samma läge som den befintliga, samt att även den nya bron utförs som en bågbro med hängande brofarbana vilket gör att kulturmiljön bevaras så snarlik den befintliga situationen som möjligt.

De tillfälliga vägområdena för byggtida trafikledning och arbetsplatsens etableringsytor kommer att återställas. Den nya bron över Bomarsund ersätter en befintlig bro i samma läge varför bron plats i kulturmiljön som förbindelselänk över sundet kommer att kvarstå.

7 Kollektivtrafiken

Kollektivtrafikens förutsättningar förväntas inte förändras till följd av projektets genomförande.

För kollektivtrafikens behov byggs befintlig busshållplats i västergående körriktning om och anpassas till den ombyggda vägens balans och breddmått

Befintlig busshållplats i östgående körriktning flyttas till ny placering i anslutning till bron på Prästö för att undvika intrång på den fornlämningsregistrerade ryska pegeln som står fast monterad i berget intill befintlig busshållplats. Det utrymme som idag upptas av busshållplatsen nyttjas i vägplaneförslaget som yta för att anlägga trottoaren längs Lv2:s södra sida.

Bägge busshållplatser byggs med ny totalbredd om 4 meter och förses med busskantstöd samt vita kontrastplattor längs plattformskant.

9 Kostnadskalkyl

Kostnaden för projektet beräknas till 7 200 000 euro.

Mariehamn 1.11 2018

Björn Ekblom
Ålands Landskapsregering

TILL HÖGSTA FÖRVALTNINGSDOMSTOLEN

KOMPLETTERING AV YTTRANDE

ÄRENDE

Besvär över beslut om fastställande av vägplan för byggande av del 1 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjefäste på Mellanholm, landsväg nr 700, sektion 1250 - 3760, mellan Degerö - norra Gripö, Mellanholm, Föglö kommun, dnr. HFD 3233/1/18 (Widén).

PARTSUPPGIFTER OCH PROCESSADRESS

Ålands landskapsregering
FO-nummer 0145076-7
Pb 1060
AX-22 111 Mariehamn, Åland

1. KOMPLETTERING AV YTTRANDE

I syfte att tillse att Högsta förvaltningsdomstolen är i besittning av all relevant information i rubricerat ärende kompletterar Ålands landskapsregering härigenom dess yttrande daterat 29.8.2018.

1.1. Hantering av fornlämning (besvärande Widén)

Under punkterna 1.2.11 - *Existerande fornminnen utanför vägplanens område* och 1.4.1 - *Kulturarv från militär närvaro på Föglö skulle helt förstöras om planen verkställs* i yttrandet har Ålands landskapsregering hänvisat till en i 13 § LL om fornminnen avsedd anmälan om rubbning till kulturbyrån (nr. 5.3 i handlingsförteckningen) samt en av besvärande Widén till Ålands landskapsregering inlämnad ansökan om fastställande av skyddsområde för fornlämning (nr. 1.3 i handlingsförteckningen).

Efter tidpunkten för inlämnande av yttrandet till Högsta förvaltningsdomstolen, 31.8.2018, har ärendena fortskridit.

5.10.2018 har kulturbyrån vid Ålands landskapsregering anhållit om Museiverkets utlåtande rörande den aktuella fornlämningen, både avseende anmälan om rubbning och ansökan om fastställande av skyddsområde för fornlämning (bilaga 1).

I dess utlåtande daterat 13.11.2018 bekräftar Museiverket 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” (bilaga 2).

I beslut 19.12.2018 har kulturbyrån vid Ålands landskapsregering med stöd av Museiverkets utlåtande beviljat tillstånd att rubba de delar av fast fornlämning Fö 6.20 som berörs av den aktuella vägplanen, så att den kan fastställas (bilaga 3). Genom samma beslut har ansökan om fastställande av skyddsområde för fornlämning avslagits. Genom beslutet har kulturbyrån konstaterat att fornlämningen Fö 6:20 förorsakar oskäligt stor olägenhet i förhållande till fornlämningens betydelse.

Besvärande Widén har genom skrivelse daterad 22.1.2019 inlämnat besvär mot Ålands landskapsregerings beslut. Ärendet handläggs av Högsta förvaltningsdomstolen under Dnr. 0371/1/19 (bilaga 4). Ålands landskapsregering har bemött besväret genom skrivelse daterad 2.4.2019 (bilaga 6).

1.2. Medborgarinitiativ (besvärande Ålands Natur och Miljö)

Under punkt 1.5.6 – *Medborgarinitiativ måste behandlas först* – i yttrandet redogörs för ett medborgarinitiativ avseende en begäran om att uppmana Ålands landskapsregering att ta fram förslag till lagstiftning om att trafiklösningar för den åländska skärgården inte får strida mot de fyra principerna i Ålands utvecklings- och hållbarhetsagenda. Medborgarinitiativet lämnades till Ålands lagting i maj 2018.

Ålands lagtings finans- och näringsutskott har behandlat ärendet och har genom betänkande daterat 21.3.2019, nr. 14/2018-2019 (bilaga 5), föreslagit att Ålands

lagting ska lämna initiativet utan beaktande. Förslaget baseras bl.a. på att en bestämmelse i lag enligt vilken trafiklösningar inte får strida mot de fyra hållbarhetsprinciperna i Ålands utvecklings- och hållbarhetsagenda vore att betrakta som ett närmast deklatoriskt stadgande, och att utskotet anser att det därför inte går att lagstifta om ett materiellt innehåll för hållbarhetskriterierna på ett genomförbart sätt.

2. KOMPLETTERING AV HANDLINGSFÖRTECKNING

Handlingsförteckningen kompletteras med de bilagor vartill hänvisas under punkt 1 ovan, enligt följande:

Bilaga 1 - Anhållan om Museiverkets utlåtande rörande den aktuella fornlämningen, brev nr. 105 U3 daterat 5.10.2018

Bilaga 2 – Utlåtande från Museiverket, utlåtande nr. MV/1485/05.01.00/2018 daterat 13.11.2018.

Bilaga 3 – Kulturbedningsbyråns beslut i ärendena gällande anhållan om rubbande av fast fornlämning Fö 6.20 i Degerby, Föglö samt anhållan om att fastställa skyddsområde för densamma, beslut nr. 141 U3 daterat 19.12.2018.

Bilaga 4 – Besvärsskrivelse till Högsta förvaltningsdomstolen, daterad 22.1.2019.

Bilaga 5 – Finans- och näringsutskottets betänkande nr. 14/2018-2019, daterat 21.3.2019

Bilaga 6 – Ålands Landskapsregerings yttrande angående besvär 0371/1/19, daterad 2.4.2019,

Mariehamn den 4 april 2019

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING

Uppsatt av

Björn Ekblom
Vägingenjör

Ian Bergström
Projektchef

Museiverket
PB 913
00101 HELSINGFORS

Hänvisning
23 § Självstyrelselagen för Åland (FFS 2004:68)

Kontaktperson
Enhetschef Mikko Helminen

Ärende
**ANHÅLLAN OM MUSEIVERKETS UTLÅTANDE RÖRANDE
EN DEL AV FAST FORNLÄMNING FÖ 6.20 I DEGERBY,
FÖGLÖ KOMMUN**

Ärende

Ålands landskapsregerings vägnätsbyrå har den 1.3.2018 anhållit om att de delar av fornlämning ryssugnsområde Fö 6.20 som berörs av förslaget till vägplan för nybyggnad av en ny landsväg i Degerby, undersöks arkeologiskt så att tillstånd till rubbande kan ges (ÅLR 2018/4283). Landskapsregeringen har den 15.5.2018 hållit överläggning mellan Kulturbyrån och Vägnätsbyrån i fastighetsägarens närvaro och den 25.5.2018 beslutit genomföra undersökningen då den aktuella delen av fast fornlämning bedöms förorsaka oskäligt stor olägenhet i förhållande till dess betydelse. Den arkeologiska undersökningen har nu genomförts och dess resultat sammanställts till en rapport.

Fastighetsägaren till fastigheten 62-406-3-24 har den 25.5.2018 anhållit av Ålands landskapsregering om att skyddsområde för fast fornlämning fastställs på den delen av fast fornlämning Fö 6.20 som berörs av den ovanstående anhållan (ÅLR 2018/4298).

Anhållan

Landskapsregeringen begär, med hänvisning till 23 § i Självstyrelselagen för Åland, Museiverkets utlåtande gällande rubbande av en del av fast fornlämning Fö 6.20 samt Museiverkets bedömning gällande anhållan om att ett skyddsområde för fast fornlämning fastställs på den yta inom fast fornlämning Fö 6.20 som även utgör föremål för landskapsregeringens beslut om arkeologisk undersökning inför rubbande.

Som underlagsmaterial för utlåtandet bilägs kopior av rapporter över arkeologiska undersökningar under åren 2017 och 2018 (1 och 2), protokoll över överläggning den 15.5.2018 angående vägplan för nybyggnad av landsväg i samband med korttrutt Västra Föglö (3), protokoll fört vid enskild föredragning den 25.5.2018 gällande anhållan

om rubbade av en del av fast fornlämning Fö 6.20 (4) samt anhållan om att skyddsområde för fornminnen i Föglö Degerby fastställs (5).

Motivering

Ålands landskapsregerings kulturbyrå har deltagit i landskapsregeringens infrastrukturavdelningens vägplanprocess Korttrutt Västra Föglö, som för närvarande har som målsättning att ta fram vägplan för en ny landsväg i Degerby, Föglö kommun. Projektet omfattar en ny hamn på norra Gripö, ny väg över Gripö, en ny bro över sundet Spettarhålet samt ny väg på Degerö som ansluts till Degerby via befintlig landsväg. För projektet har en slutlig miljökonsekvensbedömning upprättats den 26.8.2016. I miljökonsekvensbedömning har tagits ställning i påverkan på fasta fornlämningar och kulturmiljövärden i området.

Kulturbyrån har i sitt utlåtande (81 U3, dat. 11.9.2017) gällande påbörjad projektering för vägplan och brobygge konstaterat att inom och i den absoluta närheten av den planerade vägkorridoren, på ömse sidan av Spettarhålet i Norra Degerby, finns fasta fornlämningar och fornlämningsmiljöer. Enligt utlåtandet behöver dessa miljöer beaktas vid fortsatta projektering av brokonstruktionen samt vid utformning av vägplan för området. För att kunna ta ställning till huruvida projektet innebär ingrepp i fasta fornlämningar på ett sätt som förutsätter tillstånd för att rubba delar av dessa lämningar har Kulturbyrån med stöd av 13 § i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen ställt krav på fortsatta arkeologiska utredningar i området.

Som resultat av en arkeologisk utredning i området (bilaga 2) togs fram en ny utbredning över ett ryssugnsområde, fast fornlämning Fö 6.20, som ligger strax norr om Degerby bykärna samt inom och i närheten av vägplaneområdet på södra sidan av Spettarhålet. Fornlämningen utgörs av 53 lämningar av stenugnar eller s.k. ryssugnar samt 10 lämningar av övernattningsgrunder som härstammar från galärflottornas aktiviteter i området under 1700- och tidigt 1800-tal. Lämningarna kan indelas i ett flertal grupper samt på en större yta. Stenugnarna utgörs i regel av rektangulära ca 3–5 meter långa och 2–4 meter breda stenkonstruktioner. Övernattningsgrunderna ligger i anslutning till ett flertal stenugnar och utgörs i regel av ca 2–3 meter långa och 1 meter breda stenkantade ytor (se bilaga 2).

Beträffande fast fornlämnings Fö 6.20 utbredning gör Kulturbyrån en bedömning, att till de enligt 1 § i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen fredade ryssugnsområden tillhör de jordområden som bildar sammanhängande grupper med stenkonstruktioner samt tillhörande aktivitetsytor (se bilaga 6).

Ryssugnsområden som härstammar från samma typ av militära händelseförlopp under tidigmodern tid är för en kännetecknande lämning i hela Ålands skärgård. I innerskärgårdsområdet mellan Föglö och Fasta Åland finns uppskattningsvis flera hundratals ryssugnar och tillhörande stenkonstruktioner.

I sitt utlåtande till vägnätsbyrån den 13.2.2018 har Kulturbyrån konstaterat att inom och i den absoluta närheten av den planerade vägkorridoren finns enligt Landskapslagen (1965:9) om fornminnen

fredad fast fornlämning Fö 6.20, som behöver beaktas vid projektering av brokonstruktionen och utformning av vägplanen för området. För att vägplan för landsväg och bro på Degerö kan fastställas, krävs att infrastrukturavdelningen anhåller om tillstånd av Kulturbyrån att få rubba de delar av fast fornlämning som berörs av vägplanen.

Ålands landskapsregering, infrastrukturavdelningens vägnätsbyrå har den 1.3.2018 anhållit om att de delar av fornlämning Fö 6.20 som berörs av förslaget till vägplan för nybyggnad av landsväg i Degerby och som omfattas av fyra stenkonstruktioner inom denna fornlämning, undersöks arkeologiskt så att tillstånd till rubbande kan ges. Vägnätsbyrå har erhållit en uppskattning av kostnaden för den arkeologiska undersökningen av Kulturbyrån. Kostnaden och undersökningsplan har godkänts vid överläggning mellan landskapsregeringens kulturbyrå och vägnätsbyrå den 15.5.2018. Vid överläggningen har även fastighetsägaren till den berörda fastigheten hörts (se bilaga 3).

Landskapsregeringen beslöt den 25.5.2018 genomföra undersökningen då den aktuella delen av fornlämningen bedöms förorsaka oskäligt stor olägenhet i förhållande till dess betydelse. Enligt beslut kan landskapsregeringen fatta beslut om slutligt tillstånd till rubbande efter att vägplanen har fått laga kraft (se bilaga 4).

Fastighetsägaren till fastigheten 62-406-3-24 har den 25.5.2018 anhållit Ålands landskapsregering om att skyddsområde för fast fornlämning fastställs i enlighet med 5 § i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen. Enligt kartutdrag som vid anhållan tillställts landskapsregeringen motsvarar förslag för skyddsområdet den delen av fast fornlämning Fö 6.20 som berörs av tidigare behandlade anhållan om tillstånd för att få rubba delar av denna fasta fornlämning.

Fastighetsägaren anser att fast fornlämning Fö 6.20 på den berörda fastigheten bildar en del av kulturhistoriskt värdefull helhet som nu hotas av den planerade bron och landsvägen (se bilaga 5).

Tillämpade lagrum

23 § Självstyrelselagen för Åland (FFS 2004:68)

5, 11 och 13 §§ Landskapslag om fornminnen (ÅFS 1999:55)

Byråchef

Viveka Löndahl

Enhetschef

Mikko Helminen

BILAGOR:

Bilaga 1. Roe, Freya (2018). Föglö, Degerby, fornlämning Fö 6.20: Arkeologisk undersökning av fyra anläggningar i Norra Degerby. Arkeologisk undersökningsrapport, Ålands landskapsregerings kulturbyrå, Mariehamn.

Bilaga 2. Lindholm, Marcus (2017). Föglö Gripö – Degerby: Arkeologisk inventering inför Korttrutt Västra Föglö, Ålands landskapsregerings kulturbyrå, Mariehamn.

Bilaga 3. Protokoll över överläggning den 15.5.2018 angående vägplan för nybyggnad av landsväg i samband med korttrutt Västra Föglö.

Bilaga 4. Protokoll fört vid enskild föredragning den 25.5.2018 gällande anhållan om rubbande av en del av fast fornlämning Fö 6.20 (ÅLR 2018/4283).

Bilaga 5. Anhållan om ett skyddsområde för fornminnen i Föglö Degerby fastställs, dat. 25.5.2018 (ÅLR 2018/4298).

Bilaga 6. Karutdrag över fast fornlämning Fö 6.20 med utdrag ur vägplan för en del av korttrutt Västra Föglö samt förslag till ett skyddsområde för fast fornlämning Fö 6.20 markerade. I skala 1:2500.

Föglö, Degerby, fornlämning Fö 6.20

Arkeologisk undersökning av fyra anläggningar i norra Degerby



Tekniska och administrativa uppgifter

Ärende nr: ÅLR 2018/5283
Projekt: 2018-023
Kommun, by, fastighet: Föglö, Degerby, Hästkleven 3:24
Fornlämnings nr: Fö 6.20
Grundkartblad: L3111F3 (ETRS)
Lokalens koordinater: –

Undersökn. typ: Arkeologisk undersökning
Fälttid (datum): 4.6.2018 – 4.7.2018 (sammanlagt 15 arbetsdagar)
Fälttid (personaltimmar): 91.5 + 91.5, sammanlagt 183 timmar
Personal: Projektledare Freya Roe, Arkeolog Lee Widegren Lundin
Koordinatsystem: ETRS-TM35FIN
Höjdsystem: N2000
Inmätningssystem: Trimble R8 GNSS och Trimble S6 Totalstation

Ritningar och kartor: IK 696:1–5
Fynd: ÅM 809: 1–4
Fotografier: A180605_01.JPG – M180704_01.JPG (sammanlagt 61 fotografier)

Arkivhandlingar förvaras vid Kulturbyrån, Mariehamn
Digitala foton förvaras på Ålands landskapsregerings server, under adressen:
Y:\Museum\KULTURARVSFÖRVALTNING\Digitala foton\digitala foton_ark

Omslagsbild: B23 och omgivningen. Foto: Lee Widegren Lundin / A180703_01.JPG

Ålands landskapsregering
Kulturbyrån
AX-22111 Mariehamn
+358 (0)18 25000

© Kulturbyrån

Innehåll

Sammanfattning	2
Utdrag från grundkartan	2
1 Bakgrund och syfte.....	3
2 Topografi och historisk kontext	4
3 Metod och genomförande.....	6
4 Observationer	8
4.1 B30, stensättning	8
4.2 B29, ryssugn	9
4.3 B28, ryssugn	11
4.4 B23, ryssugn	14
5 Provgroparna vid anl. B23	16
5.1 Provgrop 1	16
5.2 Provgrop 2	17
5.3 Provgrop 3	18
6 Diskussion	19
7 Resultat.....	20
Källförteckning.....	21

Bilaga 1. Förteckning över digitala foton.

Bilaga 2. Förteckning över de katalogiserade fynden (ÅM 809:1–4)

Bilaga 3. Kopior av specialkartorna IK696:1–5

Bilaga 4. Orthofoton av anläggningar B23, B28, B29, B30.

Sammanfattning

Ålands landskapsregerings kulturbyrå genomförde under sommaren 2018 arkeologiska undersökningar av fyra anläggningar inom fornlämningen Fö 6.20. Anläggningarna undersöktes under sammanlagt 28 arbetsdagar och 183 arbetstimmar i fält. Arbetet gjordes på begäran av Ålands landskapsregerings infrastrukturavdelning som planerar nybyggnad av landsväg, deletapp 2, korttrutt Västra Föglö i Degerby, Föglö kommun. Syftet med utgrävningen var att undersöka fyra anläggningar (B23, B28, B29, och B30) som framkom under inventeringen 2017.

Anläggningen B23 visade sig vara en stenugn byggd gentemot en brant sluttning i bergen till söder. Anläggningen B28 är en stenugn gjord av naturstenar som var anlagda på en utjämningslager, vilket innehöll mycket kol. Anläggning B29 är en stenugn byggd delvis med tegelstenar som ett grundlager. Anläggning B30 bestod av en stensättning på hållberg.

Utdrag från grundkartan

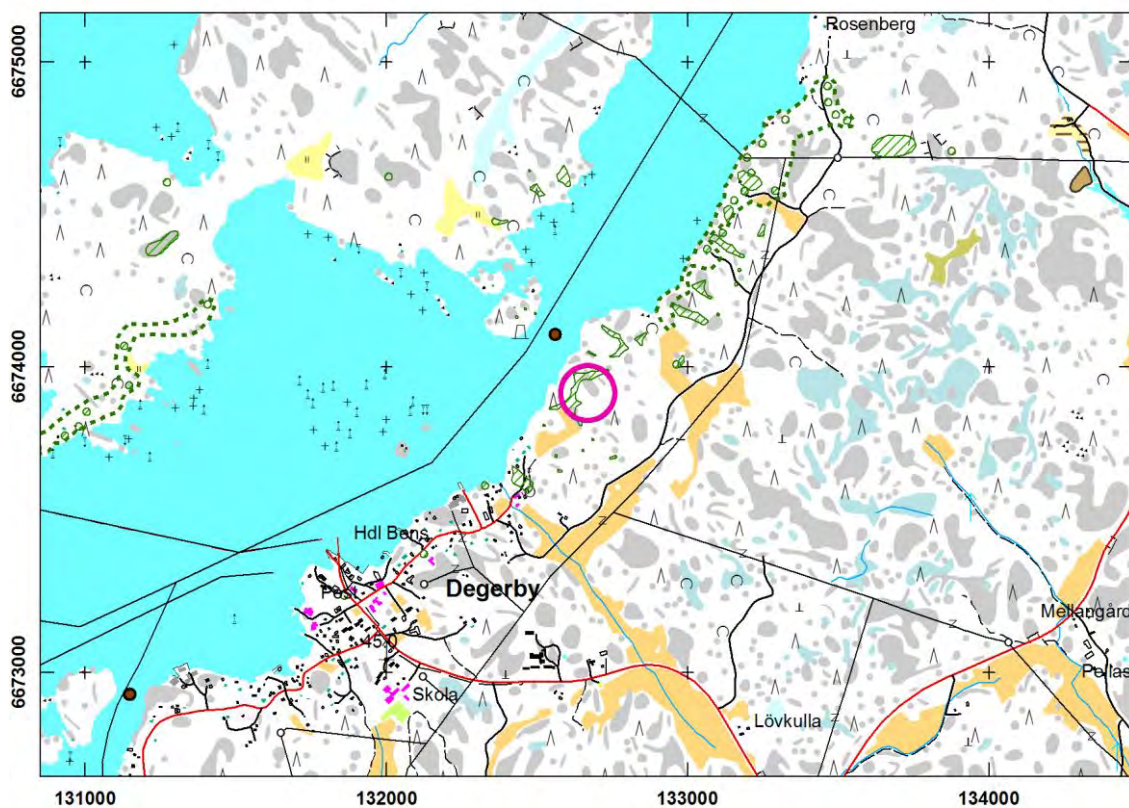


Fig 1. Översiktskarta med fornlämningsobjektet Fö 6.20 mitt i bilden. Undersökningsområdet ligger inom den lila cirkeln. Skala 1:25 000.

1 Bakgrund och syfte

Ålands landskapsregerings kulturbyrå genomförde under sommaren 2018 arkeologiska undersökningar av fyra anläggningar i ryssugnsområdet Fö 6.20 norr om Degerby (fastigheten Hästklevan 3:24 i Degerby by, Föglö kommun). Arbetet gjordes på begäran av Ålands landskapsregerings infrastrukturavdelning som planerar nybyggnad av landsväg, deletapp 2, korttrutt Västra Föglö i Degerby, Föglö kommun. Under denna undersökning grävdes och återställdes anläggningar B23 och B28-30. Syftet med utgrävningen 2018 var att dokumentera så att beslut om rubbning kan fattas.

Under hösten 2017 inventerades Gripö, Spettarholmen och flera fastigheter norr om Degerby i samband med fastställningen av vägplanen. Denna utredning visade att området omkring Spettarhålet innehåller 99 stycken olika typer av forn- eller kulturlämningar. Tidigare uppdrag hade berört fastigheterna runt omkring. Inventeringen som gjordes 2017 kompletterade dessa uppdrag genom att ta fram en helhetsbild över ryssugnsområden även mot grannfastigheterna i nordost och sydväst.

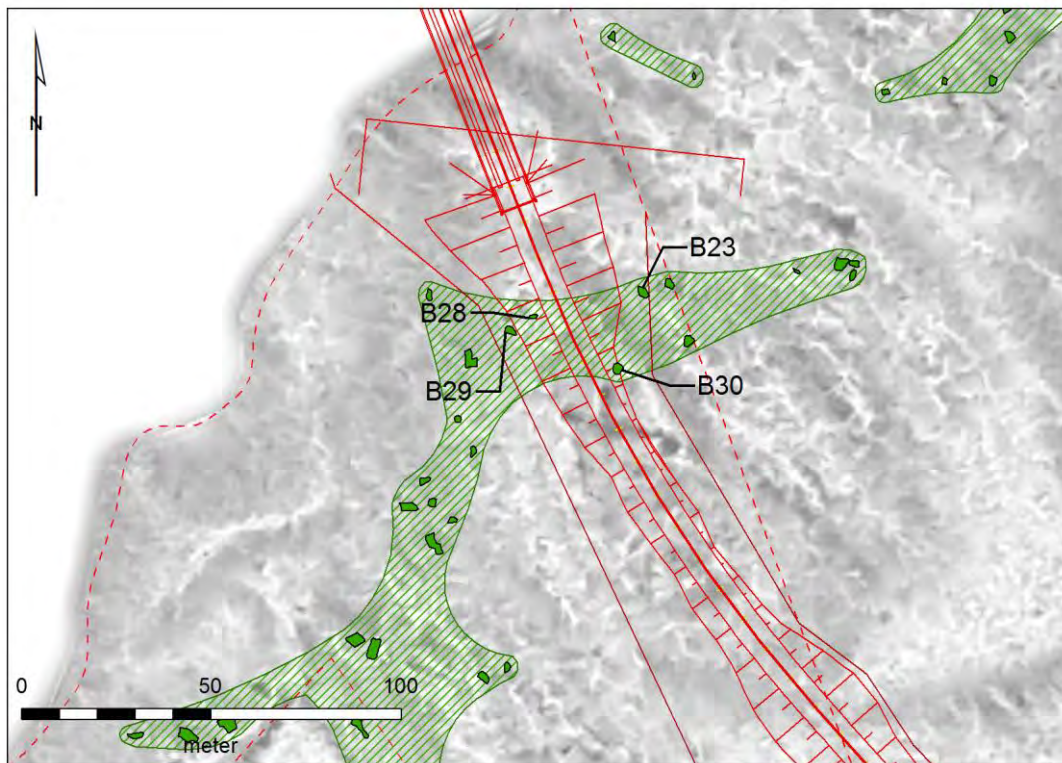


Fig 2. Översikt över utgrävningsområde med de berörda anläggningarna etiketterade. Den projekterade vägsträckningen är markerad i rött. Den streckade linjen markerar fastighetsgräns. Skala 1:2 000.

2 Topografi och historisk kontext

Landskapet norr om Degerby bykärna består främst av en bergsrygg som sträcker sig vid vattnet. Den högsta punkten inom undersökningsområdet ligger 14 meter över havet. Vattenområdet mellan Spettarholmen och Degerö markerar den norra gränsen till den stor naturhamn utanför Degerby.¹ Naturhamnen har haft en stor inverkan till Degerbys utveckling och kan ha orsakat många av de befintliga lämningarna.

Lämningarna norr om Degerby består främst av ryssugnsområden och andra lämningar från 1700-talet framåt. Degerö och Flisö blev en huvudbas för den ryska flottan under den s.k. Stora ofreden 1714–1721. Hundratals fartyg från den ryska flottan anlände till Åland under 1715 och regelbundet patrullerade de åländska vattnen fram till 1720. Det var inte möjligt att laga mat till alla ombord på galärerna så besättningen behövde ofta ta sig till lands. År 1719 var cirka 15 000 man förlagda på Flisö och Degerö i Föglö och på Flaka i Lemland i förberedelse för attack mot Sverige.²

Under den s.k. Lilla ofreden 1742–1743 användes detta området stundvis av den svenska och ryska flottstyrkan. Först i juni-juli 1742 kom den svenska flottan med 20 galärer och tillhörande förrådsfartyg. Även den ryska flottan använde området två gånger under Lilla Ofreden, först under en månad i 1742 med cirka 100 galärer, och igen i en månad i 1743 med minst 70 fartyg.³

Området användes i fortsättningen under kortare perioder. Slutligen för 1700-talet användes området när den svenska flottan blev inblåst i cirka 3 veckor i november 1790. Under hösten och vintern 1808–1809 befann den svenska skärgårdsflottan sig i Degerby igen. Den retirerande svenska armén sjönk ett antal fartyg som blev infrusna i hamnen.² Sjömätningsexpeditioner under 1830- och 1840-talet av den Kejsarliga Hydrografkåren kan också ha anlänt på Degerbyområdet.

Alla dessa instanser kan ha lämnat spår i form av ugnar och övernattningsgrunder, vilka uppstår så långt till sydost som Bråttö, Flisö, och Brändön. Ryssugnsområden finns också norr om Degerby på Skrovsö och Gripö (Fö 6.7). Den största ryssugnsområde i Föglö kommun finns nordost om Degerby och sträcker sig i cirka en kilometer längst vattnet. Dessa har inte varit möjliga att datera, däremot finns det andra lämningar i närheten som går att datera ungefär. Enligt fornminnesinventeringen av Föglö var skansen (Fö 6.4) uppförd under Lilla ofreden.⁴ Ristningsområdet Fö 6.5 inkluderar årtal 1628, och en minnessten (Fö 6.12) har text som inkluderar årtal 1838 och 1856. En massgrav med datering till 1700-talet påträffades i Degerby center under 1970-talet (Fö 6.13).

Ryssugnar har uppbyggts i det finska landskapet i flera århundraden. I 1937 skrev historiker Svante Dahlström att ”I allmänhet har man ansett att ryssugnarna merendels äro ett par hundra år gamla”, dock påpekar han också att olika åsikter har uttalats, till exempel att vissa områden på den finska fastlandet kan vara så gammalt som 1400-talet.⁵ Dahlströms beskrivning av ugnarnas konstruktion i allmänt stämmer väl överens med de som har hittats på Åland och

¹ Lindholm 2017

² Lindholm 2017

³ Hörfors & Lindholm 1989

⁴ Fornminnesinventeringen Föglö, Museibyran

⁵ Dahlström 1937

som berörs av detta projekt: ett ovalt konstruktion med ugnsmynning på ena kortsidan, ungefär 3 x 2 m bred och 1 m hög, ofta byggt på berget eller slutet till en större sten. Ugnarna har "fått sin prägel av materialet och terrängen", dvs. de har byggts med den natursten som fanns i närheten.

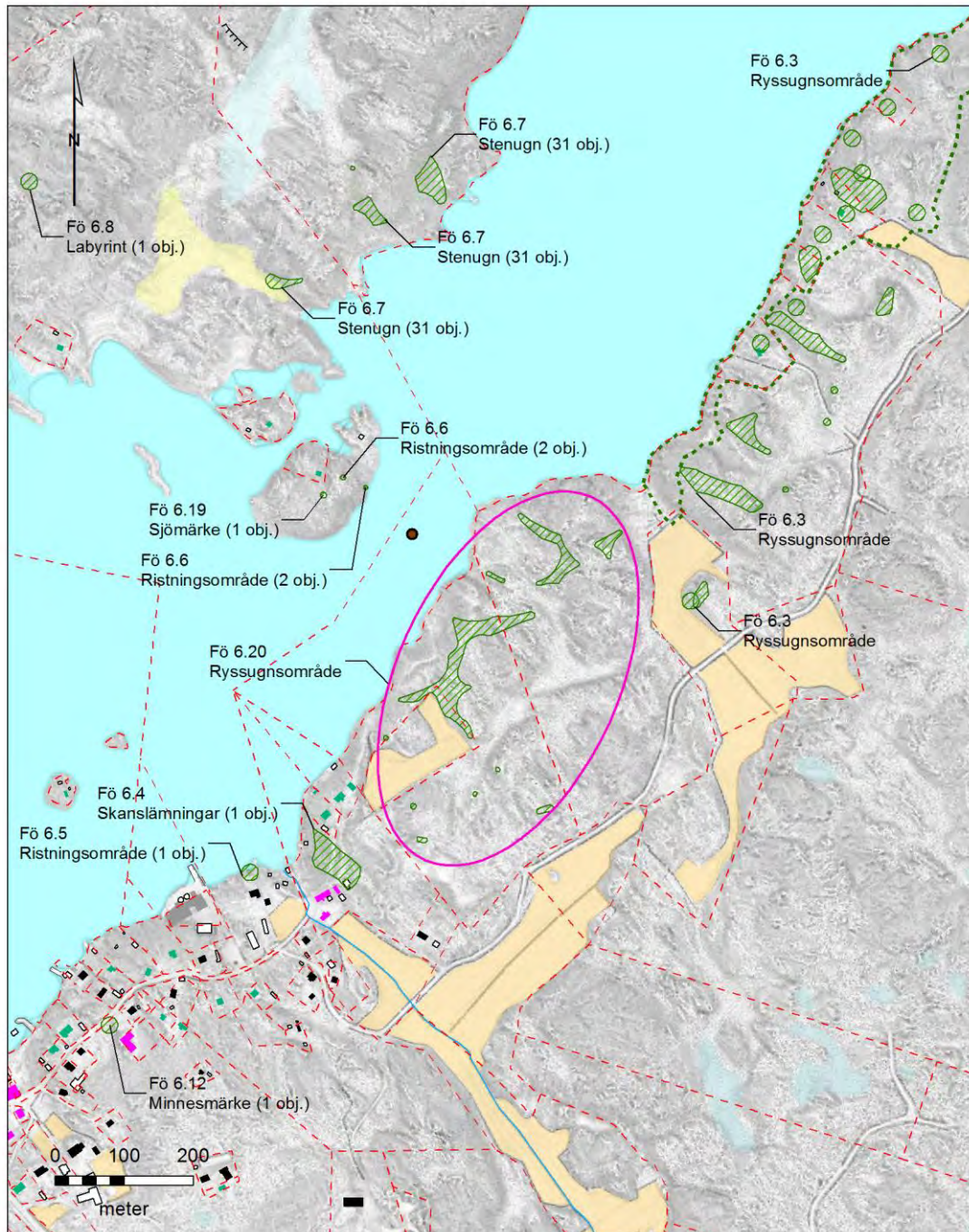


Fig 3. Översikt över ryssugnsområde norr om Degerby. Skala 1:10 000

3 Metod och genomförande

Den arkeologiska undersökningen över de berörda områden inom s.k. korttrutt Västra Föglö innefattade kart- och arkivstudier samt fältarbeten. Kart- och arkivstudierna har främst genomförts i de digitala arkiven, samt i GIS-miljö. Den arkeologiska utgrävningen av den berörda delen av ryssugnsområdet Fö 6.20 utfördes under perioden 4.5.2018 – 4.6.2018. Fyra anläggningar och tre provgropar undersöktes. Arbetet dokumenterades med digitalkamera, skissar, listor och dagboksanteckningar. Det inleddes med att vi satt ut fixpunkter att kunna rektifiera våra 3D-modeller. Ett antal enbuskar avlägsnades från B28 och B29. Anläggningarna fotodokumenterades med syfte att skapa 3D-modeller.



Fig. 4. Arkeolog Lee Widegren-Lundin fotografierar anläggning B23, fixpunkt i orange. Foto: Freya Roe / M180702_01.JPG

Den huvudsakliga dokumentationsmetoden under denna utgrävningen var 3D-dokumentering genom fotografering och fotogrammetri. Till varje 3D-dokumenteringsmoment tog arkeolog Lee Widegren Lundin en serie av foton runt hela anläggning. Dessa foton sedan bearbetades med mjukvaran *Agisoft Photoscan*. Anläggningarna fotodokumenterades först i deras befintliga skick innan avtorvning, igen efter avtorvning och rensning, och några gånger under utgrävningsprocessen. Provgroparnas norr-profiler dokumenterades både med handritade skisser och 3D-dokumentation.

Anläggningarna rensades fram manuellt med hacka, borste och skärsliv. Omkring de anläggningar som låg på berg rensade vi bort mosslagret inom 1–1,5 meter. Metalldetektor användes inom utgrävningsområdet, dock hittade vi inga fynd. Däremot reagerade detektorn starkt på samma plats i B23, B28 och B29 – insidan av den bakre väggen.

Anläggningen B30 undersöktes först, som till skillnad från de övriga anläggningarna låg högt på kala berg och var minst uppbyggt. Den hade tidigare tolkats som rester av en labyrint. Anläggningen fotodokumenterades, mossan togs bort, och anläggningen fotodokumenterades igen. Det visade sig ha ytterst litet sediment under.

B29 och B28 ligger nära intill varandra. De fotodokumenterades först enskild och sedan tillsammans i samma serie. B29 avtorvades och rensades fram, och sedan fotodokumenterades. Formen var oval och gjord av naturstenar. Den visade sig ha sediment både under och i byggnation, därför bestämdes det att snitta anläggningen att kunna ta fram eventuell stratigrafi. Stenarna på utkanten togs bort och sedimenten snittades men snart därefter kom tegelsten fram i lagerföljd först som små bitar och sedan som hela tegelstenar. Stratigrafin dokumenterades med foto och skiss. Hela anläggningen utgrävdes men inga fynd påträffades. Några små kolprover insamlades.

B28 hade ungefärlig samma form som B29, fast gjord av större, och tyngre, naturstenar. Flera stenar som utgjorde den centrala delen av anläggningen var så tunga att de inte var flyttbara, så den grävdes enligt singel-kontext metoden istället. Efter avtorvning togs det bort alla mindre stenar som inte var fast i sediment och anläggningen grävdes bort lager för lager. Mycket kol påträffades i en stor asklager som hade troligen använts till att jämna ut markytan innan anläggningen började byggas. Ett antal kolprover insamlades.

B23 ligger cirka 30 meter borta från de andra anläggningarna, på norra sidan backen. Det området hade tillräckligt med sediment att gräva provgropar i närheten, vilka grävdes parallellt med undersökningen av B23. Anläggningen visar sig vara byggt med naturstenar i en låg oval mur på ett grusigt sandlager som fortsätter mer än 40 cm från markytan. Detta lager hittades också i provgroparna.

4 Observationer

4.1 B30, stensättning

Anläggning B30 ligger på en bergsklack cirka 13 meter över havet. Området är mestadels täckt av mossa förutom en vandringsstig som passerar anläggningen 2 meter norrut. B30 själv utgjordes av en stensättning med en diameter på cirka 2,20 m och gjord med naturstenar i storlek 0,20–0,30 m. Formen visar sig vara någorlunda symmetriskt, med två halv-cirklar riktad mot varandra med ett mellanrum av cirka 0,35. Detta mellanrummet är riktad vinkelrät mot vattnet. Placeringen kunde tyda på ett sjömärke eller labyrint. Antagligen har anläggningen utgjorts av flera stenar som har flyttats och använts om i ett annat sammanhang.



Fig. 5. B30 fotograferad från sydost, efter framrensning. Foto: Lee Widegren Lundin/ A180605_06.JPG.

Grävningens arbetet vid B30 ägde rum under en dag. Anläggningen fotodokumenterades innan mossan togs bort. Gotlandshacka och skärvslev användes att ta bort mossan och rensa fram bergens yta. Under mossan fanns en tunn urlakningslager mindre än 0,01m. Stenarna låg direkt på berget, således samlades inga jordprover. Stenarna flyttades inte så det var inget behov av återställning.

4.2 B29, ryssugn

Anläggningen B29 ligger cirka 10 meter över havet på ett svagt lutande berg i skogsmark. Mossa täckte både anläggningen och omgivningen. Grävningsarbeten började efter den första fotodokumentationen. Utgrävningshackor användes att ta bort mossan, som var cirka 8 cm tjock, från B29 och ett ca 1,5 m område runt omkring. Urlakningslagret städades också bort innan anläggningen fotodokumenterades på nytt. Den visade sig ha två ovala parallella stenmurar av natursten, som vid högsta punkten stod 0,25 m över sin omgivning, med grusig sand och små stenar emellan. Stenmurarna kan också vara en enda stenmur som har rasat omkull på grund av den svag sluttning av backen mot väst. Metalldetektor användes för att identifiera föremål under ytan, men den reagerade endast på sedimenten vid den bakre kanten av insidan i ugnen. Sedan gick vi över hela undersökningsområdet med metalldetektorn, men inga föremål påträffades.



Fig. 6. B29 fotograferad från söder efter framrensning. Ugnsmyningen är längst fram. Foto: Lee Widegren Lundin / A180606_01.JPG.

Anläggningen snittades genom att ta bort de lösa stenarna från den västra sidan och gräva genom sedimentlagerna. Stenarna vid kanten visade sig vara omgiven av ett lager hård fin ljusbrun sand, vilket kunde möjligtvis vara någon slags fastsättningsmaterial. Ett jordprov med detta materialet insamlades. I den centrala delen påträffades ett lager av blandad hård fin sand och små stenar med stora mängder krossad tegelsten. Även små mängder kol hittades och samlades in. Eventuellt kan detta lager ha i tidigare tider inneburit hela tegelstenar, för att några större bitar tegelstenar låg platt mot lagret därunder, ett lager med hela tegelstenar.

När tegelstenslagret blev uppenbar började man gräva ut också andra sidan anläggningen. Detta lager fotodokumenterades efter framrensning. Stenmurarna och sedimenten omkring var av samma karaktär som västra sidan. Tegelstenarna var regelbunden 0,30 x 0,15 m stora (med

ett undantag som var 0,15 x 0,07 m) och lagt i ett 3 x 7 rutnät vilket utgjorde en yta på cirka 1 x 1,15 m. Två av dessa samlades in som ÅM 809:1–2. Tegelstenarna låg tätt intill varandra och hade mera små rötter mellan dem än sediment. De låg på ett ca 1–3 cm tjock lager som bestod främst av rötter i fin sand.

Dessa två lager låg direkt på berg. Under utgrävningen av det sista lagret märktes det att berget lät ihåligt under den bakre delen av ugnen där det hade troligen eldats, vilket tyder på att berget har blivit eldpåverkat. Efter berget hade fotodokumenterats återställdes anläggningen till sin ursprungliga form.



Fig. 7. Tegellagret i B29. Foto: Lee Widegren Lundin/ A180612_03.JPG.



Fig. 8. Detaljbild av stratigrafin i tegellagret i B29. Beskuret. Foto: Freya Roe A180612_01.JPG.

4.3 B28, ryssugn



Fig. 9. B28 efter framrensning. Måttstock ligger vid ugnsmynningen. Notera den stora askhögen till vänster om norrpilen. Foto: Lee Widegren Lundin / A180608_01.JPG.

Anläggning B28 ligger cirka 5 meter nordöster om B29 i skogsmark vid 10 meter över havet. Mossa täckte både anläggningen och omgivningen. Grävningsarbeten började efter den första fotodokumentationen. Utgrävningshackor användes att ta bort mossan, som var cirka 8 cm tjock, från B28 och ett ca 0,5 m område runt omkring. Urlakningslagret städades också bort innan anläggningen fotodokumenterades igen. Som B29, den visade sig också ha två parallella stenmurar, dock i en rektangulär form och uppbyggt mot en stor sten (cirka 1 x 0,7 m) som utgjorde den bakre delen av ugnen. De kan också vara en stenmur som har rasat omkull. Dessa stenar var betydligt större, anläggningen var cirka 0,65 m hög vid sin högsta punkt. Det betydde att vissa stenar var för tunga att flytta på, och under utgrävningen lämnades vissa stenar kvar att behålla anläggningens strukturella integritet och möjliggör en verklig återställning.

De lösa stenarna togs borta att komma åt sedimentlagerna. Då kunde man identifiera flera stenar som var eldpåverkad, främst den stora stenen som utgjorde bakre delen av ugnen. Efter stenarna flyttades använde vi metalldetektorn att försöka identifiera föremål under ytan, men den reagerade endast på jorden vid den nordvästra hörnet på insidan av ugnen. Inga föremål hittades där, så det kan vara ett bevis att det har eldats där.

Utgrävningen påbörjades först på utsidan av den västra väggen och sydvästra hörn, där det låg en stor askhögen. Den var luftig och klumpig och innehöll små fläckar kol. Ett kolprov insamlades från askhögen, ÅM 809:3. När detta lager grävdes ner till marknivån vid det sydvästra hörnet visade det sig att bergen har en stor klyfta som hade fyllts på av ett asklager. Detta asklager som fortsatt nedåt innehöll mycket kol i stora bitar. Flera kolbitar från båda

lagren under och över marknivån insamlades. Detta lager blev tunnare ju längre norrut mot bakre delen av ugnen man grävde, så askan kan vara en sophög från när ugnen städades.

Efter att asklagret togs bort vid den västra väggen påträffades ett lager med hård fin ljusbrun sand, som liknade det som hittades vid stenarna i B29. Lagret lämnades kvar ifall vi skulle hitta det också på andra sidan. Den västra väggen fotodokumenterades innan utgrävningen fortsatte på den andra sidan.

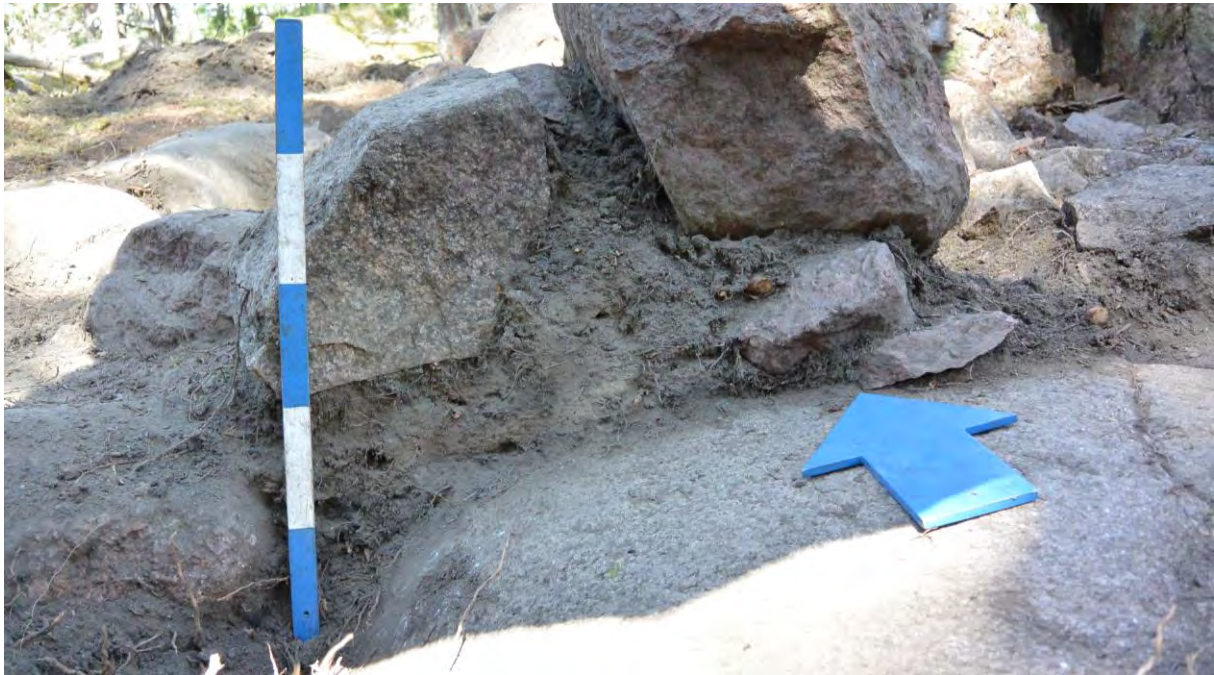


Fig. 10. Detaljbild: askhögens stratigrafi i den sydvästra hörnet. Beskuret. Foto: Freya Roe / A180614_04.JPG.

På den östra sidan av anläggningen låg ett mellanbrunt jordlager som de flesta stenarna satt fast i. Denna sidan hade flera träd, enbuskar och blåbärsbuskar så det kan vara ett lager av organiskt avfall. Efter det grävdes ut påträffades samma lager som på västra sidan. Det bestämdes att gräva i mitten av anläggningen att se om den utgjorde bottenlagret i hela anläggningen.

Efter ett tunt lager av gråbrun sand städades bort från centret i B28 hittades ett lager med mellan stora stenar (cirka 2–8 cm) som satt fast i samma lager som hittades vid båda sidorna – hård fin ljusbrun sand. Efter stenarna togs bort var lagret cirka 8 cm tjockt och fortsatt till bergytan. Hela anläggningen fotodokumenterades vid denna tidpunkt att visa detta lagrets utsträckning. Efter dokumentationsfasen grävdes detta lager bort, och ett kolprov insamlades, ÅM 809:4. Samtidigt grävdes också bort detta lagret från utsidan av väggarna.

Detta lager låg direkt på berg. Som B29, berget lät ihåligt under den bakre delen av ugnen där det hade troligen eldats. Inga fynd hittades. Anläggningen återställdes efter undersökning.



Fig. 12. B28 efter utgrävning. Foto: Lee Widegren Lundin / A180619_02.JPG.

4.4 B23, ryssugn



Fig. 13. B23 efter framrensning. Skalastock ligger vid ugnsmynningen. Foto: Lee Widegren Lundin/A180702_02.JPG.

Anläggning B23 ligger cirka 30 meter öster om B28 i skogsmark vid 4 meter över havet. Den ligger cirka 5 meter nordöster om den branta kanten av berget som de andra anläggningar låg på, vilket betyder att det hade mera sediment än de andra områden. Därför var detta området mer beväxt än vid de andra anläggningarna med mycket blåbärsbuskar, tallar, och gräs. En kombination av gräs och mossa täckte både anläggningen och omgivningen.

Grävningsarbeten började efter den första fotodokumentationen. Utgrävningshackor användes att ta bort mossan och torven, som var cirka 10 cm tjock, från B23 och ett ca 0,2 m område runt omkring. Urlakningslagret städades också bort innan anläggningen fotodokumenterades igen. Den visade sig ha endast en stenmur i en cirkulär form och uppbyggt mot en stor sten (cirka 1 x 0,7 m) till nordväst och mot berg i söder. Vissa stenar var för tunga att flytta på, så dessa stenar lämnades kvar under utgrävningen att behålla anläggningens strukturella integritet och möjliggör en verklig återställning.

Redan efter städningen visade den sig vara av olika karaktär än de andra anläggningar. Metalldetektorn reagerade på jorden mellan den stora stenen (till höger i Fig. 13) och den stora röda stenen till vänster om den. Eftersom inga fynd hittades, och dessa två stenar var också eldpåverkade, utgick arbetsteorin i fält från att denna anläggningen var också en stenugn. Även anläggningens stratigrafi bedömdes intressant eftersom under den första lager med stenar påträffades ett tydligt rotlager (synlig under tre stenar i Fig. 13, mitt emot norrpilen) vilket i så fall skulle göra denna anläggning väldigt grund. Man bestämde för att gräva djupare i centret att få en mer omfattande stratigrafi, och att gräva några provgropar runt omkring anläggningen.



Fig. 14. Stratigrafin vid södra profilen av B23. Stenen som norrpilen lutar mot är berg. Foto: Lee Widegren Lundin / A180703_07.JPG.

Anläggningens center utgrävdes ytterligare 30 cm ner. Mellan de två eldpåverkade stenar hittades kol som samlades in. De påträffade lagren var väldigt sandiga, med mycket grus och många stenar i storlek 5–10 cm. Högst uppe under rotlagret var ca 10 cm av ett brunt sandlager med många små stenar. Ett jordprov från detta lagret insamlades. Färgen av detta lagret kan vara från urlakning från rotlagret ovanpå, för konsistensen av det sista lagret under den var väldigt likadant. Efter att detta lager hade grävts ca 20 cm kunde man konstatera att det rörde sig naturlig morän. Anläggningen fotodokumenterades och återställdes efter undersökning.

5 Provgroparna vid anl B23

I anslutning till anläggning B23 öppnades tre stycken 0,5 x 0,5 m provgropar, en i norr, en i väster, och en i öster. Inga fynd eller anläggning hittades. Observationerna över områdets naturliga stratigrafi i dessa gropar hjälpte till att tolka stratigrafin i anläggning B23. Alla gropar grävdes med spade och skärvslev, och dokumenterades med foto, skiss, 3D-dokumentation, och i ord.

5.1 Provgrop 1



Fig. 15. Norrprofil i Provgrop 1. Foto: Freya Roe/ A180702_01.JPG.

Provgrop 1 grävdes 3 m norr om anläggningen B23. Den låg i en öppen och naturlig glänta som var täckt av blåbärsbuskar. Torvlagret var ca 10 cm tjock, följdes av ett myllalager som var ca 6 cm. Båda lagerna var väldigt luftiga, och kändes som relativt recenta deponeringar. Nästa lager var en ca 12 cm tjockt luftigt asklager med en kollins. Stora bitar delvis förkolnat trä ansågs vara för modernt att samla in. Detta lager kan vara ett resultat av en skogsbrand. Under detta lager kom det grusigt sandlagret av samma sorts som hittades i B23. Totalt blev gropen 40 cm djup. Provgropen dokumenterades och fylldes igen. Fälttolkningen av lagerföljden var att området ursprungligen täcktes av strand och morän. Skog växte, och efter att en skogsbrand tog ner träden i detta område har konsistensen i jorden blivit mycket mjuk.

5.2 Provgrop 2

Provgrop 2 grävdes 5 m väster om B23. Den låg i tallskogen mellan backen och anläggningen. Ytan var täckt med tallbarr. Här var torvlagret ca 20–25 cm tjockt, och hade många små rötter. Det grått urlakningslagret var mellan 5 och 8 cm tjockt, med flera stenar i samma storlek. Nästa lager var en ca 10 cm tjock grusigt gulbrunt sandlager med många små stenar i storlek 5–8 cm, med några stora stenar upp till 20cm stora. Det sista lagret var ett grusigt ljusbrunt sandlager som var rikligt med båda stora och små stenar. Gropen grävdes ner till 40 cm. Provgropen dokumenterades och fylldes igen. Det observerade lagerföljden stämde överens med provgrop 1.



Fig. 16. Söderprofilen i Provgrop 2. Norrprofilen hade för många stenar. Foto: Lee Widegren Lundin / A180703_03.JPG.

5.3 Provgrop 3

Provgrop 2 grävdes 3 m öster om anläggningen B23. Den låg i samma öppna och naturliga glänta som Provgrop 1. Omgivningen var mer täckt av gräsmatta, med några små blåbärsbuskar. Torvlagret var 10 cm tjockt och hade många små rötter. Myllalagret hade lucker konsistens och innehöll stora mängder stenar i storlek 8–18 cm. Det var ca 8 cm djupt. När ett grått urlakningslager påträffades bestämdes det att karaktären av denna grop liknade såpass mycket de andra två att det inte behövde grävas djupare. Gropen grävdes ner till 20 cm djup. Provgropen dokumenterades och fylldes igen.



Fig. 16. Norraprofilen i Provgrop 3. Foto: Lee Widegren Lundin / A180703_04.JPG.

6 Diskussion

Ugnarnas konstruktion överensstämmer med Svante Dahlströms beskrivning över ryssugnar från 1937, dvs. att 'prägeln av improvisation är sålunda tydlig vad konstruktionen beträffar.'⁶ De är typiska i deras mångfald. Materialen, konstruktionen, och terrängen varierar, med märkbara skillnader även i ugnar som står bara 30 meter ifrån varandra.

Byggnadsmaterialen är ytterst lokala. Man har använt det som finns i omedelbara närheten, och anpassat konstruktion till det. Någon som helst bearbetning av naturstenarna har inte dokumenterats. Enligt Dahlström har man inte haft byggnadsmaterial med sig ombord, vilket för de mesta kan stämma med dessa tre ugnar. Ett undantag är tegelstenarna i B29. Deras proveniens är för närvarande okänd, men de två sannolika förklaringar är antingen att tegelstenarna samlades på något sätt från Degerby by, eller att de hade använts som last ombord på fartygen.

Konstruktion anpassades efter både tillgängligt material och terräng. Anläggningen B23 byggdes till exempel på en moränbädd, och skulle därför inte behöva ha två murar på det sätt som anläggning B28. Anläggning B23 hade alltså tillräcklig isolering med naturlig sand och grus. Både B23 och B28 har byggts emot en större sten, vilket Dahlström lyfter fram som ett sätt att spara tid 'sålunda man har fått en sida till skänks av naturen'. Han nämner flera utgrävningar på den finska fastlandet där likadana stenugnar undersöktes och där stenarna ställts i en ring, harstenlagt golv och kol i många ställen, eller ett sotlager. En del ugnar har konstaterats vila delvis på berg, och ibland på ett utjämningslager. Alla dessa konstruktionsdetaljer kan observeras vid en eller flera av de stenugnar som presenteras i denna rapport. Liksom vid de ugnar som Dahlström beskriver påträffades vid undersökningen 2018 inga fynd.

Terrängen har den största påverkan på dessa lämningar. Vidare om bara materialen och platser, spelar tillgång, utsikt, och skydd från vädret en självklar stor roll. Dahlströms observationer överensstämmer på den punkten också. Den 'nog så besvärlig terräng' är alltid högt, nära till strand, och oftast invid farleder, vilket skulle bidra till enkel landstigning och, vid behov, hastigt uppbrott. Naturhamnen nordväster om Degerby har varit en känd farled i flera hundra år, och backarna vid vattnet är höga och ojämna med höga häla berg och låga skogar. En 'märklig omständighet' är att sötvatten inte verkar ha varit ett kriterium för dessa områden där ugnarna befinner sig i östersjön. Eftersom Degerby by hade en fast befolkningen måste sötvatten ha varit tillgänglig, åtminstone i form av brunnar.

⁶ Dahlström 1937

7 Resultat

Ålands landskapsregerings kulturbyrå genomförde under sommaren 2018 arkeologiska undersökningar av fyra anläggningar inom fornlämningen Fö 6.20. Anläggningarna undersöktes under sammanlagt 28 arbetsdagar och 183 arbetstimmar i fält. Arbetet gjordes på begäran av Ålands landskapsregerings infrastrukturavdelning som planerar nybyggnad av landsväg, deletapp 2, korttrutt Västra Föglö i Degerby, Föglö kommun. Syftet med utgrävningen var att undersöka fyra anläggningar (B23, B28, B29, och B30) som framkom under inventeringen 2017.

Anläggningen B23, vilken hade tidigare tolkats som övernattningsgrund, visade sig vara en stenugn som byggdes på en morän gentemot en brant sluttning i bergen till söder. Anläggningen B28 är en stenugn gjord av naturstenar som var anlagda på en utjämningslager, vilket innehöll mycket kol. Anläggning B29 är en stenugn som byggdes delvis med tegelstenar som ett grundlager. Anläggning B30 är en stensättning på hällberg.

Stenugnarna har flera konstruktionsdetaljer i gemensam, trots att de alla har sin egna karaktär baserad på var exakt de byggdes, och troligen i vilken ordning. Anläggningar B28 och B29 är båda byggd på berg med två stenmurar. Stenmurarna i båda B23 och B28 var byggd på massiva stenar som hade troligen funnits där naturligt.

Kastelholm den 24 september 2018

Antikvarie

Freya Roe

Källförteckning

Arkivkällor

Ålands landskapsregerings kulturbyrå, Mariehamn

Fornminnesregistret, Regeringen: <http://www.kulturarv.ax/wp-content/uploads/2014/11/F%C3%96GL%C3%96.pdf>

Hörfors, Olle & Lindholm, Marcus 1989: *Sintingsudden i Degerby – en varvsplats från 1700-talet*. Åländsk Odling 1989: 153–162

Lindholm, Marcus 2017: *Föglö Gripö-Degerby. Arkeologisk inventering inför Kortrutt Västra Föglö*.

Lindholm, Marcus 2017: *Arkeologisk Inventering. Föglö Degerby 3:30 och 3:35*.

Litteratur

Dahlström, Svante: *Ryssugnarna och den ryska skärgårdsflottan*. Finskt Museum XLIV 1937: 14–70

Kokalj, Ž; Zakšek, K. and Oštir, K. 2011. Application of Sky-View Factor for the Visualization of Historic Landscape Features in Lidar-Derived Relief Models. *Antiquity* 85 (327): 263–273.

Zakšek, K.; Oštir, K. and Kokalj, Ž. 2011. Sky-View Factor as a Relief Visualization Technique. *Remote Sensing* 3: 398–415.

Bilaga 1. Förteckning över digitala foton

Filnamn	Rubrik/namn	Tagits ifrån	Fotograf	Anteckningar
A180605_1	B30	V	LWL	Översikt
A180605_2	B30	SÖ	FR	Översikt, Före avtorvning
A180605_3	B30	V	LWL	Översikt, Efter avtorvning
A180605_4	B30	V	LWL	Översikt, Efter avtorvning
A180605_5	B30	N	LWL	Översikt, Efter avtorvning
A180605_6	B30	Ö	LWL	Översikt, Efter avtorvning
A180605_7	B30	S	LWL	Översikt, Efter avtorvning
A180605_8	B29	N	LWL	Översikt, Före avtorvning
A180605_9	B29	V	LWL	Översikt, Före avtorvning
A180605_10	B28	S	LWL	Översikt, Före avtorvning
A180605_11	B28	V	LWL	Översikt, Före avtorvning
A180605_12	B28	NÖ	LWL	Översikt, Före avtorvning, B29 i bakgrunden
A180606_1	B29	N	LWL	Översikt, efter avtorvning
A180606_2	B29	V	LWL	Översikt, efter avtorvning
A180606_3	B29	S	LWL	Översikt, efter avtorvning
A180608_1	B28	SV	LWL	Översikt, Efter avtorvning
A180608_2	B28	S	LWL	Översikt, Efter avtorvning
A180611_1	B29	NV	LWL	Översikt, Lager 1 under urlakningslager och efter borttagandet av stenar
A180611_2	B29	N	LWL	Översikt, Lager 1 under urlakningslager och efter borttagandet av stenar,
A180611_3	B29	NV	LWL	Detalj av Lager 1 under urlakningslager och efter borttagandet av stenar, tegel till vänster och stenar i kompakt lera till höger
A180612_1	B29	NV	FR	Tegellager i västra snitt
A180612_2	B29	VNV	LWL	Översikt, Tegellager, efter borttagning av stenar
A180612_3	B29	VNV	LWL	Översikt, Tegellager, efter borttagning av stenar

A180612_4	B29	SSÖ	LWL	Översikt, Tegellager, efter borttagning av stenar
A180612_5	B29	SV	FR	Detalj av tegel på tegel
A180612_6	B29	V	FR	Detalj av stratigrafi under tegel
A180613_1	B28	S	LWL	Översikt, rasmassor från insidan av anläggning borttagna
A180614_1	B28	VNV	LWL	Översikt, västra kanten efter vi tog bort asklager
A180614_2	B28	S	LWL	Profil/snitt, sedimentet som ugnens stenväggar står på som fyller mellanrummet mellan hällarna, västra kanten
A180614_3	B28	S	LWL	Profil/snitt, sedimentet som ugnens stenväggar står på som fyller mellanrummet mellan hällarna, västra kanten
A180614_4	B28	S	LWL	Profil/snitt, sedimentet som ugnens stenväggar står på som fyller mellanrummet mellan hällarna, östra kanten
A180614_5	B28	S	LWL	Profil/snitt, sedimentet som ugnen vilar på, vid ugnens öppning i syd.
A180615_1	B28	S	LWL	Översikt, B28 med centrala sedimentet framrensat
A180615_2			LWL	Detalj, B28 med centrala sedimentet framrensat
A180615_3	B28	S	LWL	Översikt, B28 med centrala sedimentet framrensat
A180619_1	B28	S	LWL	Översikt, Rensad till hällberg, färdigundersökt
A180619_2	B28	N	LWL	Översikt, Rensad till hällberg, färdigundersökt
A180619_3	B28	V	LWL	Översikt, Rensad till hällberg, färdigundersökt
A180619_4	B28	Ö	LWL	Översikt, Rensad till hällberg, färdigundersökt
A180619_5	B23	NÖ	LWL	Översikt, före avtorvning
A180619_6	B23	NV	LWL	Översikt, före avtorvning
A180702_1	B23	NÖ	LWL	Översikt, inre stenras + stenarlager borttaget
A180702_2	B23	NNÖ	LWL	Profil, södra kanten. Stenlager under.
A180702_3	B23	NÖ	LWL	Översikt, inre stenar 2 och grus borttaget
A180702_4	PG1	S	LWL	Profil, N-profil
A180703_1	PG2	S	LWL	Profil, N-profil
A180703_2	PG2	N	LWL	Profil, S-profil
A180703_3	PG3	S	LWL	Profil, N-profil
A180703_4	PG3	S	LWL	Plan, lodfoto

A180703_5	B23	NV	LWL	Översikt, slutdokumentation, en del av morän borttaget
A180703_6	B23	N	LWL	Profil, anläggningens södra kant, morän under
A180703_7	B23	N	LWL	Översikt, B23 i terräng, nordsluttning söder om
A180703_8	B23	V	LWL	Översikt, B23 i terräng, nordsluttning
A180704_1	B23	NO	LWL	Översikt, efter återställning
A180704_2	B23	SO	LWL	Översikt, efter återställning
A180704_3	B28	S	LWL	Översikt, efter återställning
A180704_4	B28	V	LWL	Översikt, efter återställning
A180704_5	B29	V	LWL	Översikt, efter återställning
A180704_6	B29	NV	LWL	Översikt, efter återställning
M180702_01	B23		FR	Arbetsbild
M180704_01	B23	N	FR	Detalj- stratigrafi i B23

Bilaga 2. Förteckning över katalogiserade fynd (ÅM 809:1–4)

Accessions nr	Fyndnummer	Sakord	Material	Kontext	Antal	Vikt	Kommentarer	Datum	Längd	Bredd	Höjd
ÅM 809	1	Tegel	Tegel	B29	2	1775	En tegelsten i två bitar. Passning.	20/08/18	22	11	4.4
ÅM 809	2	Tegel	Tegel	B29	1	4240		20/08/18	29	14.5	7.5
ÅM 809	3	Träkol	Organiskt mtrl	B28	1	5.9	1 g uttaget till C14-prov	27/08/18			
ÅM 809	4	Träkol	Organiskt mtrl	B28	1	11	1,5 g uttaget till C14-prov	27/08/18			

Bilaga 3, Kopior av specialkartorna IK696:1-5 (Ej i skala).

IK 696:1

Fö 6.20
Degerby, Föglö

Arkeologisk undersökning 2018
Översiktskarta
Skala 1:250

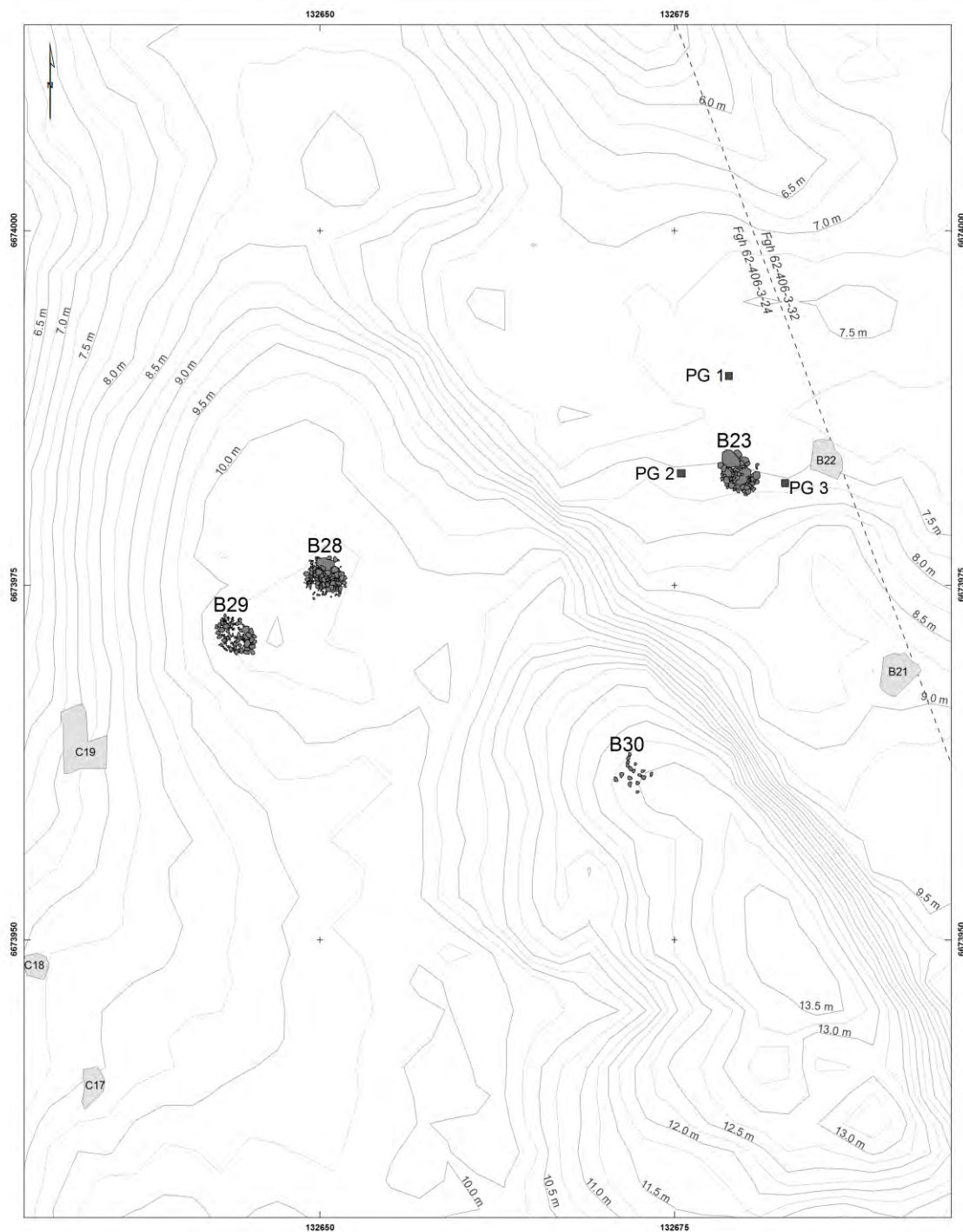
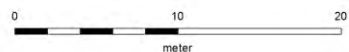
ETRS-TM35FIN, N2000

Arkeologiskt objekt

- Undersökt anläggning
- Provgrop
- Tidigare inventerade lämningar

Höjdlinjer

- 0.5 meter kontour
- 0.25 meter kontour



IK 696:2

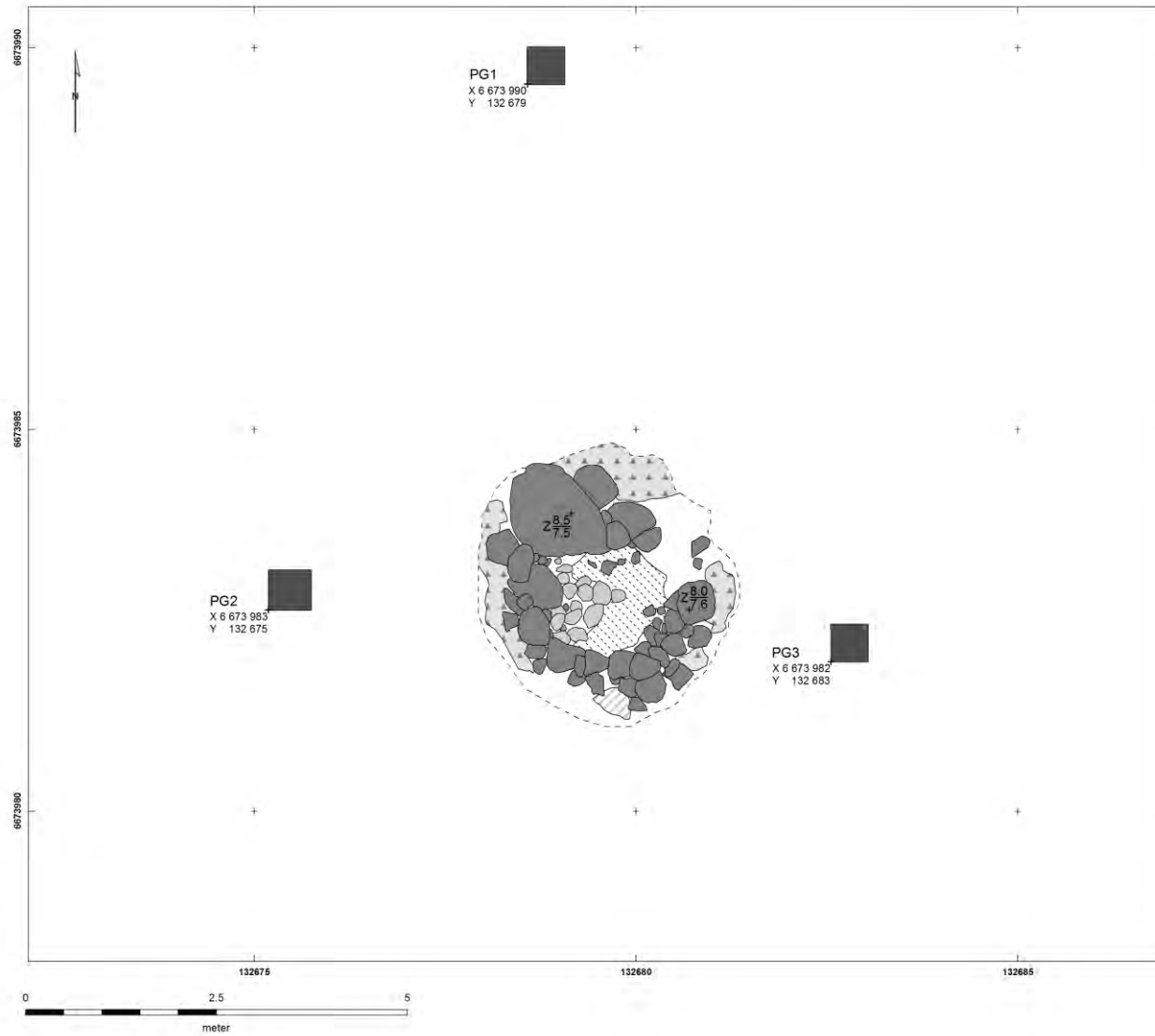
Fö 6.20
Degerby, Föglö

Arkeologisk undersökning 2018
Detalj över B23 och provgropar
Skala 1:50

ETRS-TM35FIN, N2000

Teckenförklaring

-  Sten
-  Inrasad sten
-  Område småsten
-  Stenäker
-  Hällberg
-  Schakt
-  Provgrop



IK 696:3

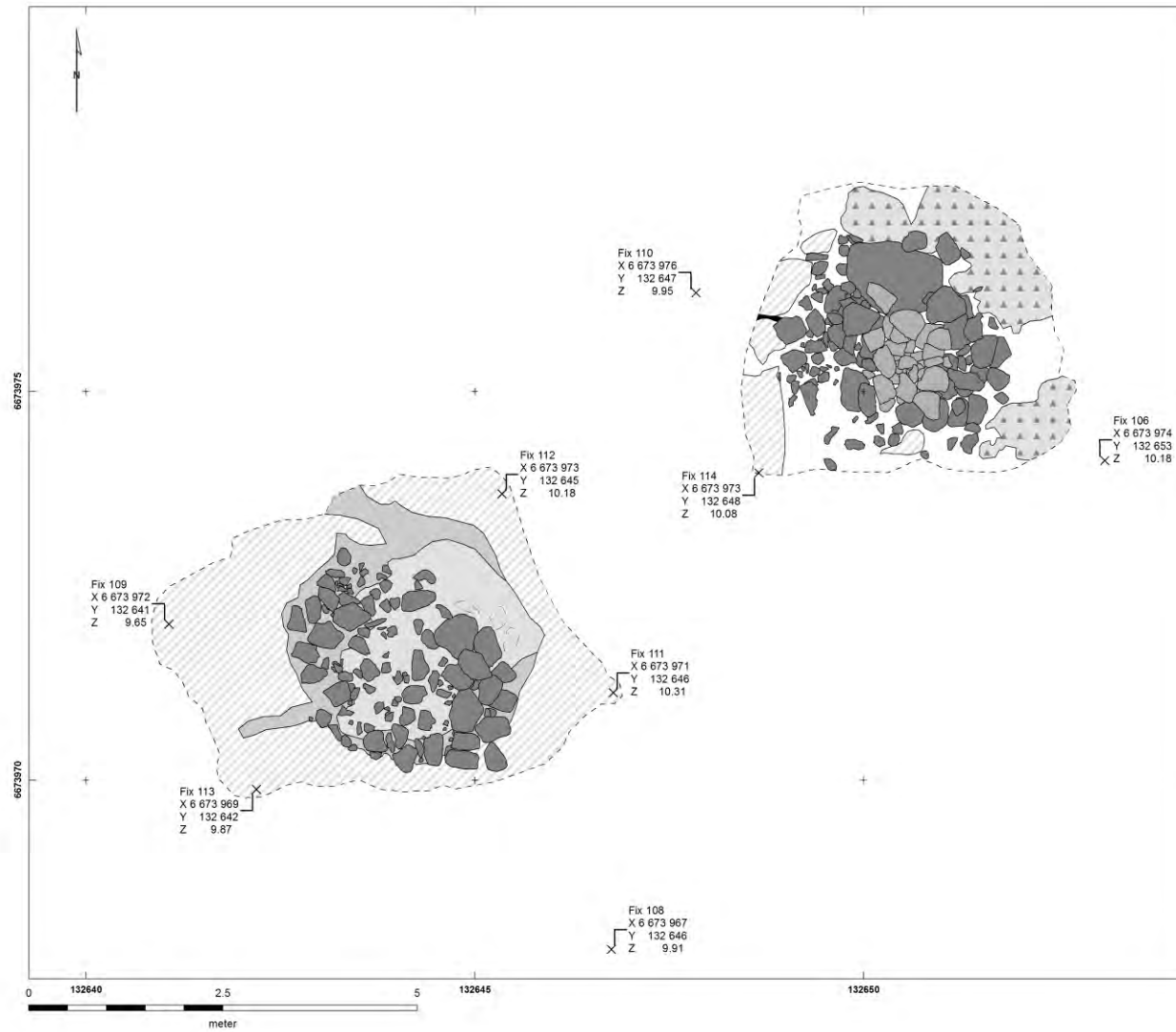
Fö 6.20
Degerby, Föglö

Arkeologisk undersökning 2018
Detalj över B28 och B29
Efter avtörning
Skala 1:50

ETRS-TM35FIN, N2000

Teckenförklaring

-  Sten
-  Inrasad sten
-  Ljust lerlager
-  Rötter och jord
-  Hällberg
-  Stenäker
-  Rot
-  Stenavtryck
-  Schakt
-  Fixpunkt



IK 696:4

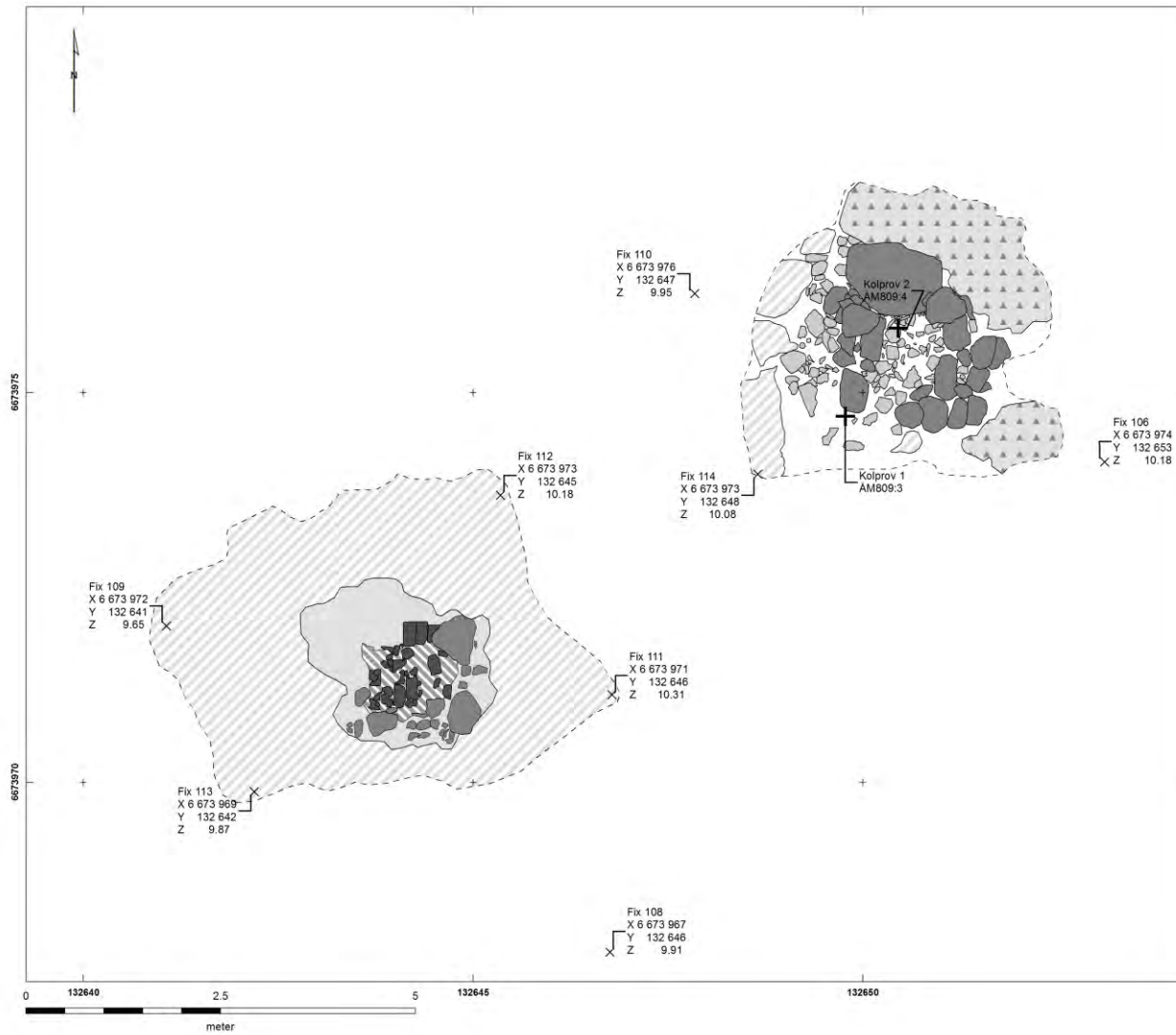
Fö 6,20
Degerby, Föglö

Arkeologisk undersökning 2018
Detalj över B28 och B29,
Nedre konstruktionsnivå
Skala 1:50

ETRS-TM35FIN, N2000

Teckenförklaring

-  Sten
-  Inrasad/utrasad sten
-  Tegelsten
-  Tegelkross
-  Ljust lerlager
-  Tegelkross
-  Hällberg
-  Stenäker
-  Rot
-  Stenavtryck
-  Schakt
-  Fixpunkt
-  Kolprov



IK 696:5

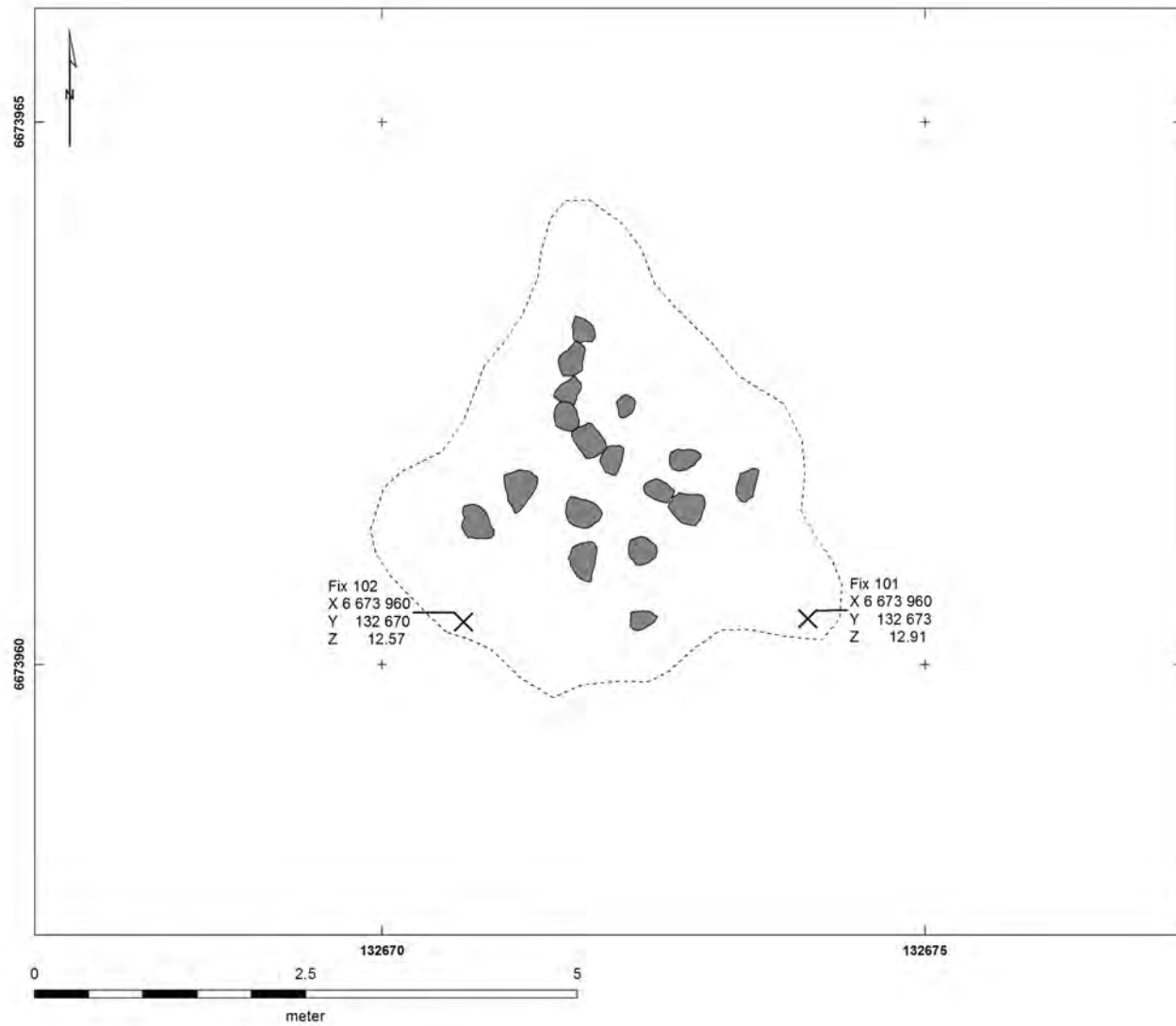
Fö6.20
Degerby, Föglö

Arkeologisk undersökning 2018
Detalj över B30
Skala 1:50

ETRS-TM35FIN, N2000

Teckenförklaring

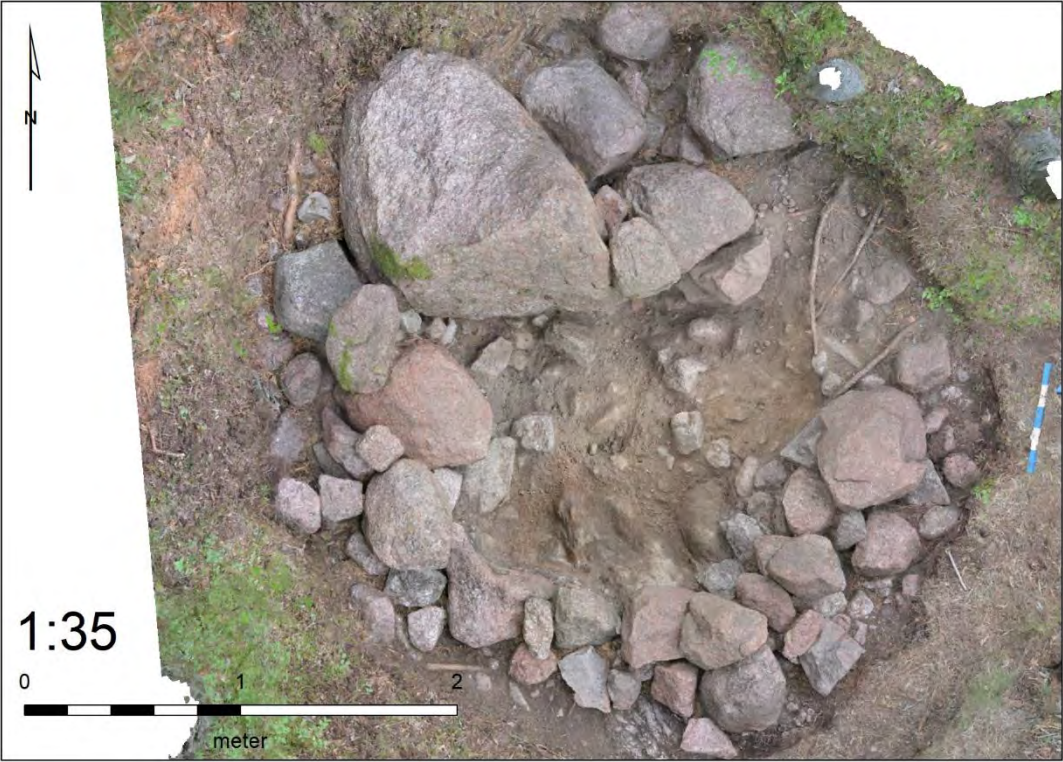
- Sten
- × Fixpunkt
- Schakt



Bilaga 4, orthofoton av anläggningar B23, B28, B29, B30.



B23 efter avtorvning



B23 nedre konstruktionsnivå



B28 efter avtorvning



B28 övre konstruktionsnivå



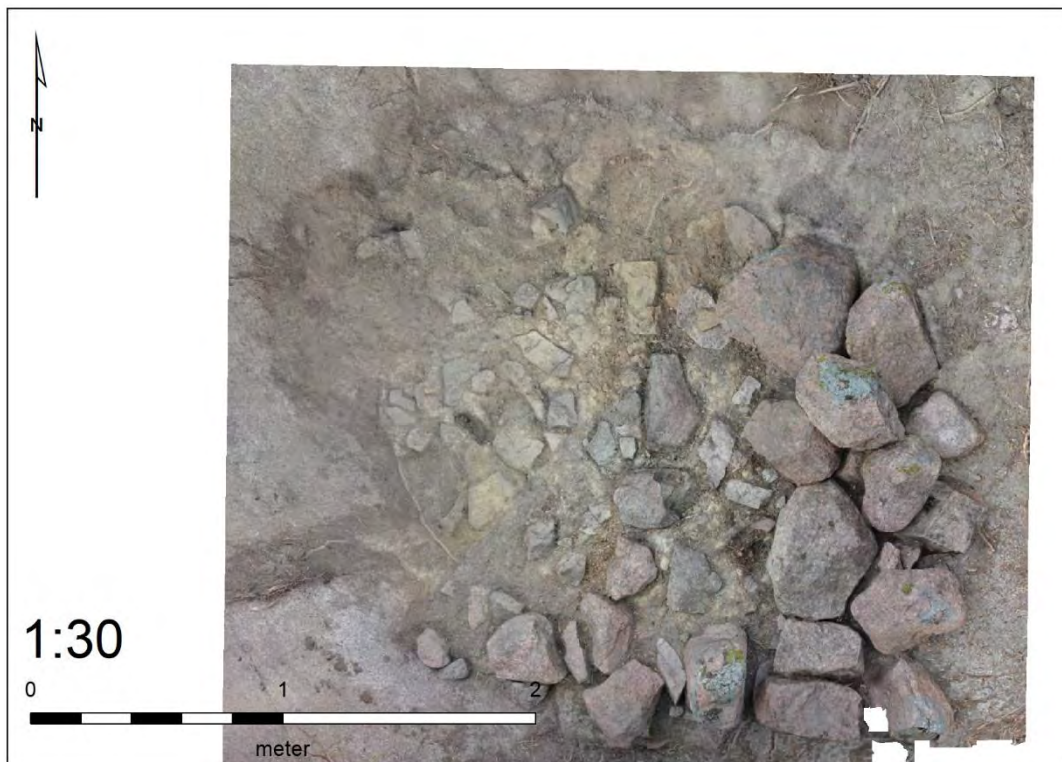
B28 nedre konstruktionsnivå



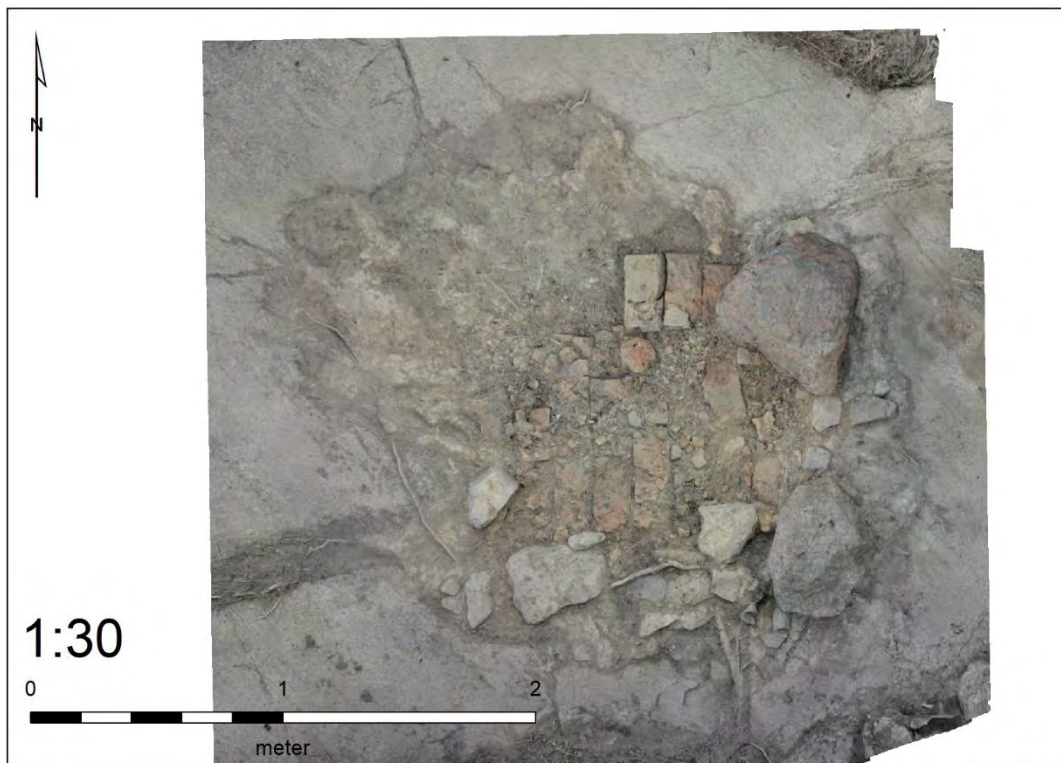
B28 hällberg



B29 after avtorvning



B29 after snittning



B29 tegellager



B30 efter avtorvning

Föglö Gripö - Degerby

Arkeologisk inventering inför Korttrutt Västra Föglö



Tekniska och administrativa uppgifter

Ärende nr: ÅLR 2017/4791
Projekt: 2017-050
Socken, by: Föglö Gripö, Spettarholmen och Degerby
Fornlämnings nr: Fö 6.-, Fö 6.3, Fö 6.6, Fö 6.7
Grundkartblad: L3111F3 (ETRS)
Lokalens koordinater: -
Budgetmoment: 54 000 (7501)

Undersökn. typ: arkeologisk inventering
Fälttid (datum): 22.9.2017 och 26–28.9.2017
Fälttid (personaltimmar): 64 h
Personal: Antikvarie Marcus Lindholm, arkeolog Freya Roe
Undersökt yta: cirka 27 ha
Koordinatsystem: ETRS-TM35FIN
Höjdsystem: N2000
Inmätningssystem: GNSS

Ritningar och kartor: IK 692:1–5
Fynd: ÅM 797:1–3
Fotografier: C170922_01 – C170922_03, C170926_01 – C170926_46, C170927_01 – C170927_36, C170928_01 – C170928_36 samt D170922_01 – D170922_03

Arkivhandlingar förvaras vid kulturbyrån, Mariehamn
Digitala foton förvaras på Ålands landskapsregerings server, under adressen W:\Museum\Digitala foton\2017

Omslagsbild: Ryska galärer under rodd. Målning av C Hägg.

Ålands landskapsregering
Kulturbyrån
AX-22111 Mariehamn
+358 (0)18 25 000

Innehåll

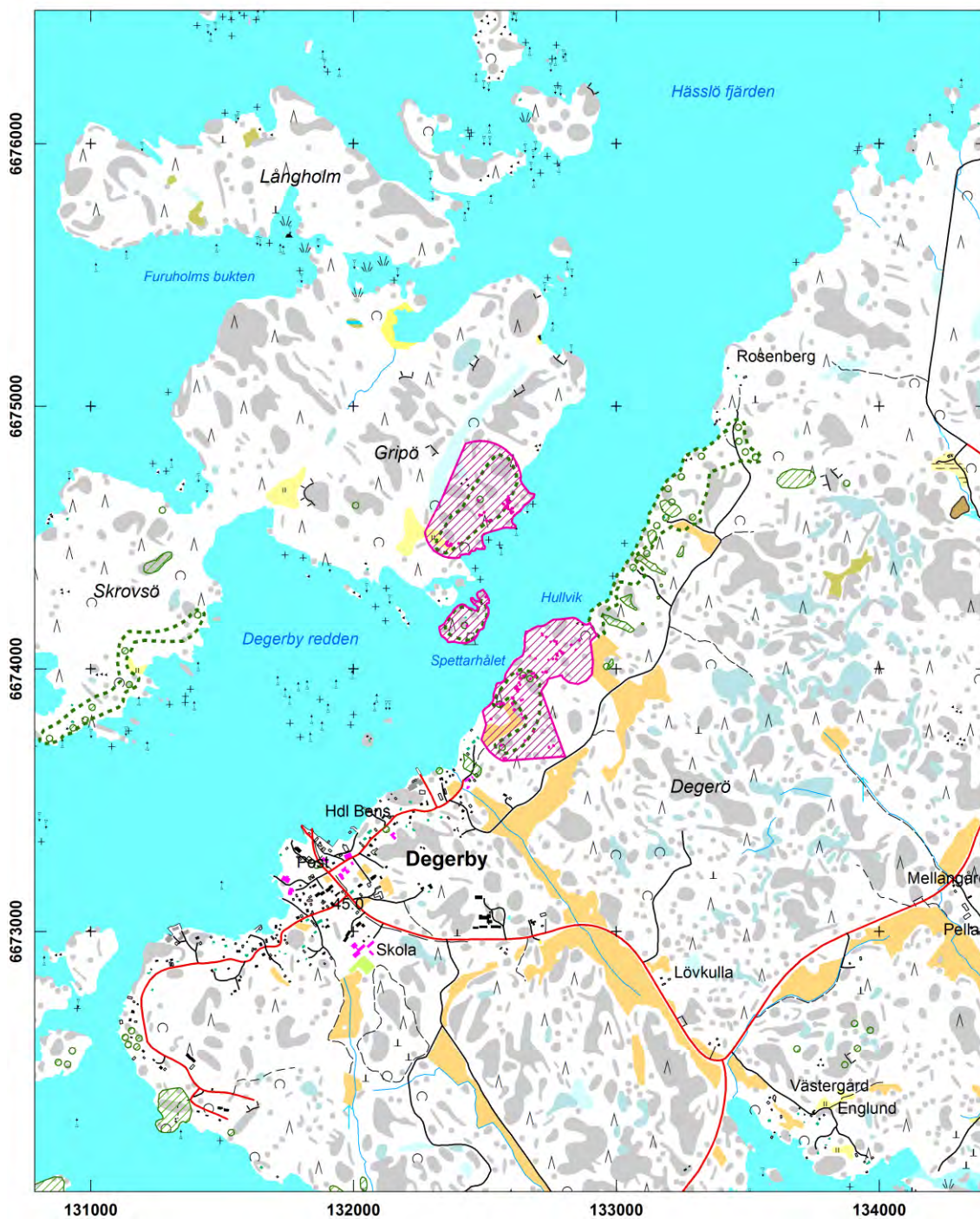
Sammanfattning	2
Utdrag från grundkartan	3
1 Bakgrund och syfte.....	4
2 Metod och genomförande.....	5
3 Topografi och historisk kontext	6
4 Observationer	9
4.1 Allmänt.....	9
4.2 Påträffade arkeologiska objekt på Gripö (A1-A31)	12
4.3 Påträffade arkeologiska objekt på Spettarholmen (A32–A36).....	23
4.4 Påträffade arkeologiska objekt på Degerö (B1–B34 och C1–C29)	26
5 Resultat.....	48
Källor.....	49
Bilaga 1. Förteckning över digitala foton	
Bilaga 2. Rapport över dykarbete. Marin Teknik OTL Ab 2017	
Bilaga 3. Fyndförteckning	
Bilaga 4. Kopior av specialkartorna IK 692:1–5	

Sammanfattning

Ålands landskapsregerings kulturbyrå genomförde dels en arkeologisk undervattensbesiktning av ett bottenområde i Spettarsundet och dels en arkeologisk inventering av sträckan Gripö – Degerby i Föglö kommun i september 2017. Under sammanlagt 64 timmar under fyra arbetsdagar besiktigades området för det planerade bro och vägprojektet (Kortrutt Västra Föglö) om cirka 27 ha genom arkeologisk inventering. Arbetet gjordes på uppdrag av Ålands landskapsregering, vägnätsbyrån.

I samband med inventeringen dokumenterades sammanlagt 99 stycken forn- och kulturlämningar bestående av bland annat stenugnar, husgrunder, övernattningsgrunder, rösen och en hägnad.

Utdrag från grundkartan



Utdrag från grundkarta i skala 1:25 000 med utredningsområdet markerat med rosa färg.

1 Bakgrund och syfte

Ålands landskapsregerings kulturbyrå genomförde den 22 och 26–28 september 2017 en arkeologisk inventering av ytan planerad för Kortrutt Västra Föglö (vägar och högbro). Arbetet gjordes efter begäran från Infrastrukturavdelningen, vägnätsbyrån

Undersökningsområdet består av tre skilda inventeringsområden på Gripö, Spettarholmen och i norra Degerby på Degerö. Inom undersökningsområdena är ett stort antal stenugnar och andra lämningar kända sedan tidigare och inom det aktuella inventeringsområdet finns också sedan tidigare registrerade fornlämningar, ryssugnsområdena Fö 6.-, Fö 6.3, Fö 6.7 och ristningsområdet Fö 6.6.

Fältarbetet består av en maritimarkeologisk besiktning den 22 september 2017 som utfördes av firma Marin Teknik OTL Abs dykare Olle Eriksson och under antikvariskt överinseende av antikvarie Marcus Lindholm, och av en fältinventering som Marcus Lindholm och arkeolog Freya Roe utförde under tre arbetsdagar den 26 till 28 september 2017. Inventeringsområdet omfattar en sammanlagd yta om 27 hektar.



Figur 1. Vrakdel observerad på stranden på Gripös sydostsida. Foto Marcus Lindholm. D170926_02

2 Metod och genomförande

Den arkeologiska inventeringen över de berörda områdena inom s.k. korttrutt Västra Föglö innefattade kart- och arkivstudier samt fältinventering. Kart- och arkivstudierna har främst genomförts i de digitala arkiven, samt i GIS-miljö. Lantmäteriverkets LiDAR-data användes för att ta fram eventuella avvikelser som genom olika skuggbilder från laserdata kan avslöja eventuella arkeologiska lämningar.¹

Observationer och dokumentation täcker både 96 anläggningar som under fältarbetet kunde tolkas som *fornlämningar* och tre lämningar som tolkades som sentida och därför klassificeras som *kulturlämningar*.

Fornlämningar är skyddade enligt landskapslagen (1965:9) om fornminnen 1 kap. 1§ ”fasta fornlämningar är fredade som minne av Ålands tidigare bebyggelse och historia”.

Kulturlämningar är kulturhistoriskt intressanta och skyddsvärda lämningar som ej omfattas av landskapslagen om fornminnen. Med kulturlämning menas i allmänhet varaktigt övergivna lämningar efter människors verksamhet under senare tider eller lämningar efter människors verksamhet under forna tider som fortfarande är i bruk. Enligt kulturbyrån bör åverkan på kulturlämningar därför i möjligaste mån undvikas.



Figur 2. Större sjömärke på Spettarholmen. Foto: Marcus Lindholm, C170926_35.JPG.

¹ Punkttätheten i LiDAR-materialet är minst 0,5 pkt/1 m². Visualiseringsanalys av LiDAR-data gjordes med Relief Visualization Toolbox redovisad i Kokali et al. 2011 och Zakšek et al. 2011.

3 Topografi och historisk kontext

Vattenområdet mellan Flisö och Degerby i Föglö bildar en mycket stor och skyddad naturhamn som genom de två åtminstone sedan medeltiden använda farlederna utgör en knutpunkt i den åländska skärgården. Utredningsområdet i norra Degerby består av den nordligaste delen av denna naturhamn och det är också den nordligaste delen av ett militärstrategiskt mycket viktigt basområde för galärflottor.

Stora Nordiska Kriget (Stora Ofreden) 1714–1721.

De första ryska fartygen uppträdde i de åländska vattnen i augusti 1714 och bestod av de framskjutna spaningsförbanden ur den ryska skärgårdsflottan som då var baserad i Åbo. I maj 1715 inleddes den ryska skärgårdsflottans operationer mot Åland med ett hundratal galärer och ungefär lika många transport- och förrådsfartyg. De följande åren fram till 1720 patrullerades de åländska vattnen regelbundet av ryska flottstyrkor.

Under åren 1718, 1719 och 1720 genomfördes större operationer mot den svenska östkusten utgående från Åland och vid dessa tillfällen kunde de ryska styrkorna uppgå till mellan 150 till 200 galärer av olika storlekar samt minst lika många transport- och förrådsfartyg. Sommaren 1719 uppgick de ryska styrkornas manskapsnumerär till över 30 000 man inför en attack mot Sverige och vid detta tillfälle var de ryska styrkorna förlagda både i Flisö - Degerbyområdet (galärflottan med cirka 15 000 man) och i Lemland Flaka (högsjöflottan). Den ryska flottstyrka som deltog i sjöslaget på Flisö redd uppges ha omfattat minst 60 galärer (skampavejer) och ett okänt antal andra fartyg.²

1742–1743 års krig (Lilla Ofreden).

I juni-juli 1742 användes Degerby-området först av en svensk flottstyrka om 20 galärer och ett antal förrådsfartyg och sedan under cirka en månad av en rysk flottstyrka om cirka 100 galärer. Under våren 1743 hölls Degerbypositionen under cirka en månad av ett 70-tal ryska galärer med tillhörande förrådsfartyg.³

Under slutskedet av Gustaf III:s ryska krig 1788–1790 låg stora delar av den svenska transportflottan med hemvändande soldater inblåst i området under cirka 3 veckors tid i november 1790, vilket har avsatt betydande spår både i Degerby och framför allt i Hummersö och Flisö byar.

Enheter ur den svenska skärgårdsflottan och dess underhållsfartyg befann sig i Degerby under hösten och vintern 1808–09. Ett antal infrusna svenska fartyg sänktes av den retirerade svenska armén i mars 1809. Då de svenska kanonsluparna, -jollarna och -barkasserna saknade matlagnings- och sovmöjligheter är det sannolikt att någon eller några stenugnar byggdes av skärgårdsflottans manskap i närheten av den fältbefästning som ligger intill Enigheten.

Det är också sannolikt att de olika sjömätningsexpeditioner vilka företogs under 1830- och 1840-talen av den Kejsarliga Hydrografkåren också efterlämnade spår av ugnar och övernattningsgrunder i Degerbyområdet.

² Dreijer 1989

³ Hörfors & Lindholm 1989

De fartygstyper som kommer i fråga för perioden 1714–1721 på den ryska sidan är galärer (skampavejer), halvgalärer, och olika typer av transportfartyg för proviant och landstigningsstyrkor, både infanteri och kosacker. Den svenska flottan som opererade i de åländska vattnen under denna tid bestod av linjeskepp, fregatter och mindre seglande örlogsfartyg.

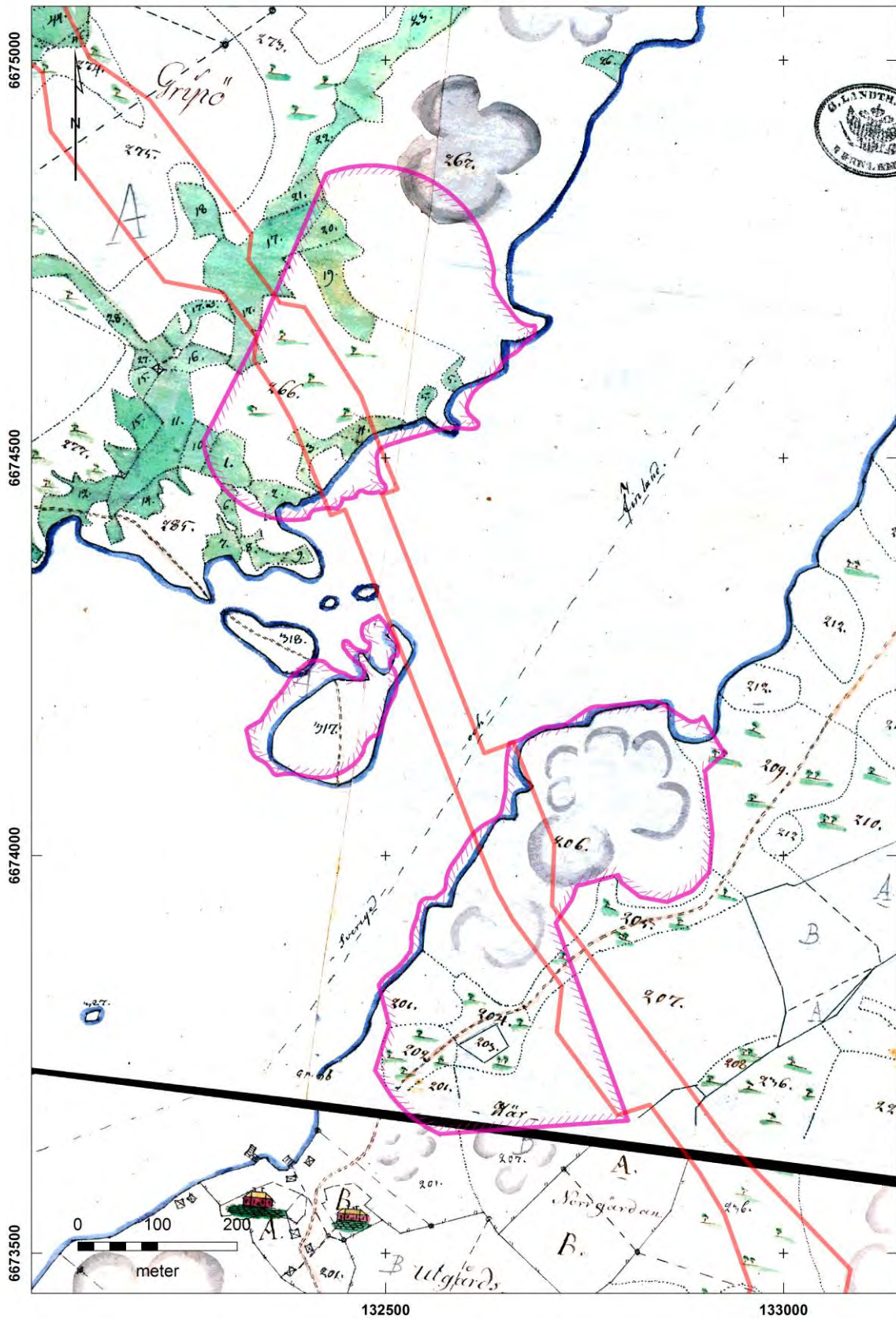
Galären hade cirka 200–250 mans besättning och var cirka 30–35 meter lång medan halvgalären som hade cirka 100–120 man ombord var drygt 20 meter.

Under 1742–1743 års krig användes samma fartygstyper som tidigare av både den ryska och den svenska flottan.⁴

Utbredningen av stenugnar, övernattningsgrunder med flera lämningar knutna till den militära närvaron i Degerbyområdet under 1700- och det tidiga 1800-talet visar att man har valt högre belägna delar av strandområden på Gripö, Skrovsö och i norra Degerby. Lämningarna finns i kluster åtskilda av lägre belägna dalgångar som har naturligt fungerat som landningsplatser från galärerna.

Lämningarna är i dag koncentrerade till just norra Degerby, Gripö, Skrovsö och också i Sintingområdet i södra Degerby samt på Läringsnäs i Hummersö och på Rönnäs och Haguddarna på Flisö. Bebyggelsen i Degerby har utplånat spåren av de anläggningar som med säkerhet har funnits mellan Enigheten och Sinting.

⁴ Hörfors & Lindholm 1989



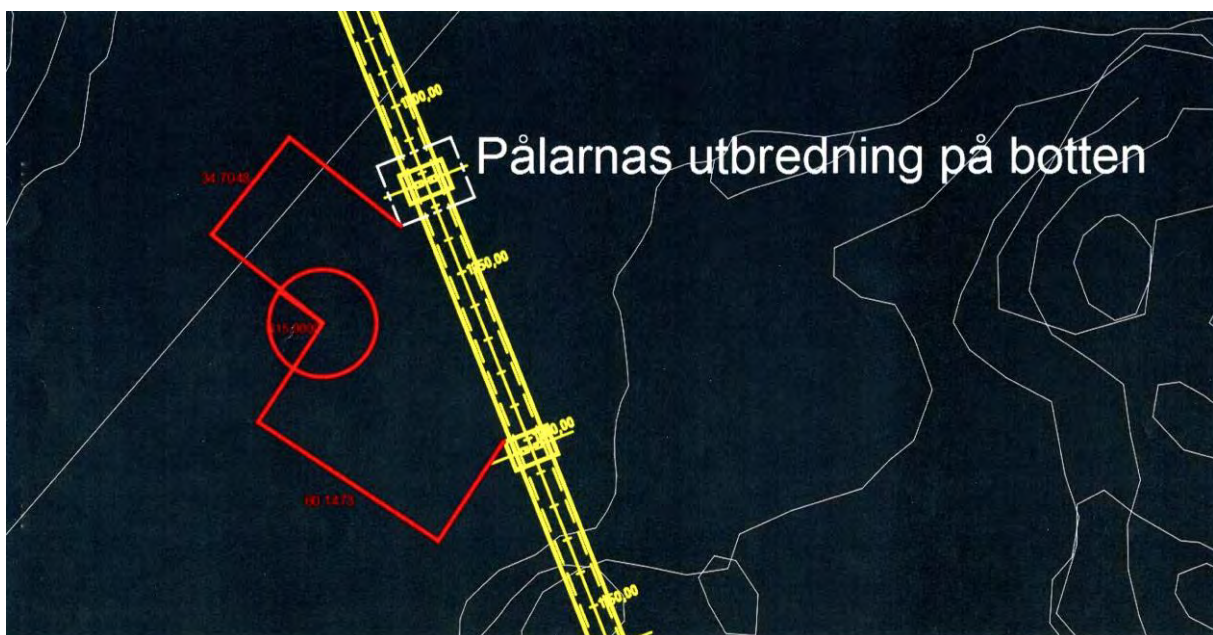
Figur 3. Utredningsområdena projicerade på ägokartan över Degerby by från 1823. ÅÅ 6/9–17.

4 Observationer

4.1 Allmänt

Undersökningsområdet är beläget på båda sidor om Spettarhålet och orienterat i huvudsak i nord-sydlig riktning (se figur 7 samt utdrag ur grundkartan) samt berör från norr Gripö, Spettarholmen samt norra Degerby i Föglö.

Inventeringsområdets nordliga del, beläget på Gripös sydsida omfattar förutom Fö 6.7 ett större ryssugnsområde i nordost, vidare över Spettarholmens östspets till norra Degerby på Degerö där ytterligare ryssugnsområden är kända. I Spettarhålet utfördes en undervattensbesiktning efter maritima lämningar då området kommer att påverkas av en planerad bropelare. Inga arkeologiska lämningar påträffades vid den maritimarkeologiska besiktningen som utfördes den 22 september 2017.



Figur 4. Besiktningsområdet i Spettarhålet markerat med rött. Ej i skala. Ritning Ian Bergström

I de tre undersökningsområdena påträffades sammanlagt 99 objekt, varav tre objekt består av kulturlämningar och 96 objekt är fornlämningar. Fornlämningarna består av stenugnar, övernattningsgrunder, stensättningar och rösen och kulturlämningarna består av en sentida ristning, ett sjömärke och en vettaskåra, samtliga på Spettarholmen. De påträffade arkeologiska objekten presenteras i följande kapitel i följande dokumenteringsordning:

- objekten A1–A31 på Gripö, se även figur 8
- objekten A32–A36 på Spettarholmen, se även figur 9
- objekten B1–B34 och C1–C29 på Degerö, se även figur 10

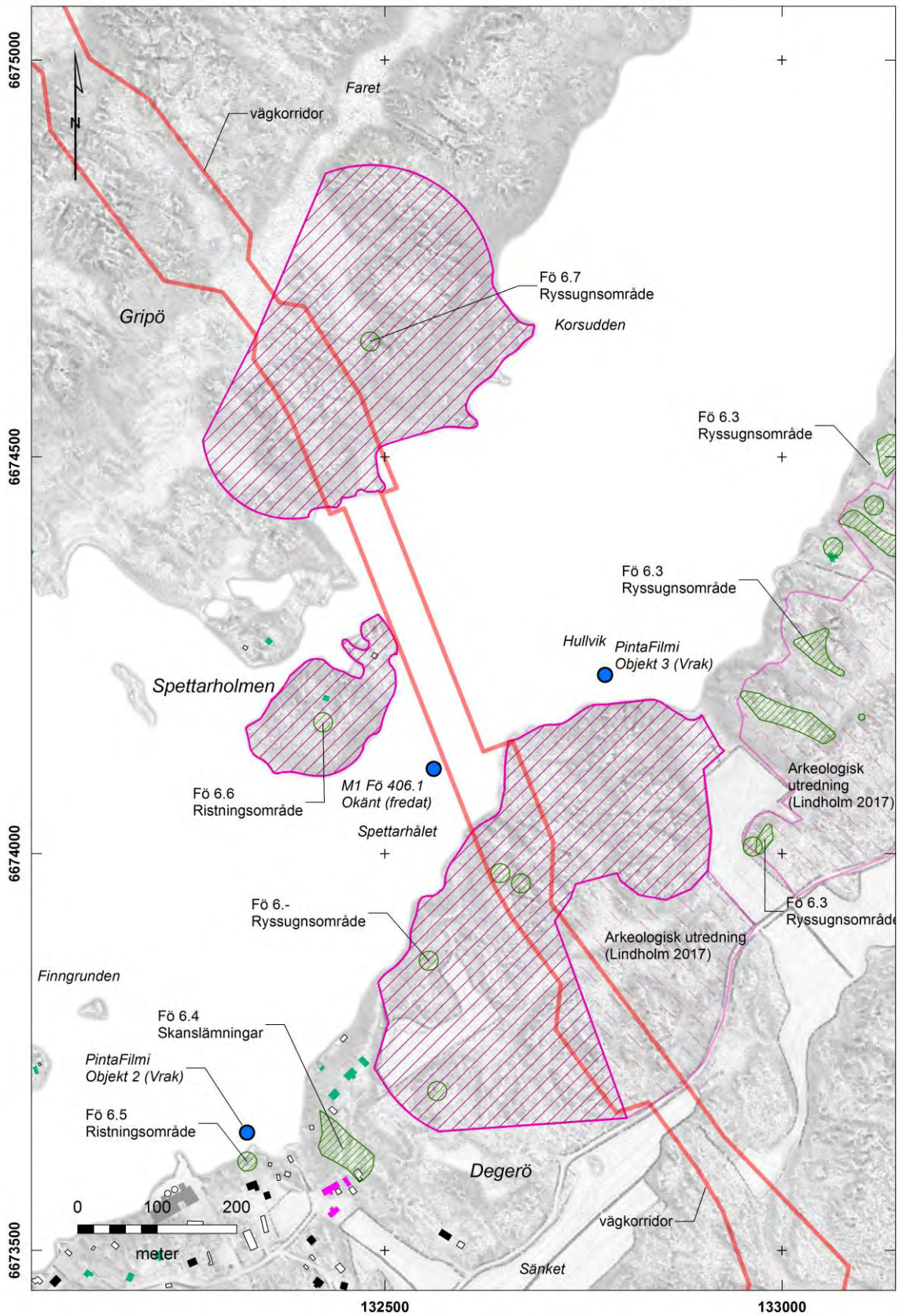
I strandkanten i en liten vik (se figur 5) inom undersökningsområdet på Gripö tillvaratogs tre föremål bestående av en skärva yngre rödgods, troligtvis av en trefotsgröta och två kritpipsfragment. Kritpipsfragmenten utgörs av en del av ett pipskaft och en del av ett piphuvud. Dessutom observerades i strandområdet två vrakdelar från ett klinkbyggt fartyg (se figur 1).



Figur 5. Fyndplatsen för vrakdelarna och artefakterna. Foto Marcus Lindholm, D 170926_01



Figur 6. Stenugn på Gripö. Foto Marcus Lindholm C170926_02



Figur 7. De tidigare kända fornlämningsområdena inom utredningsområdena. Skala 1:7500.

4.2 Påträffade arkeologiska objekt på Gripö (A1-A31)

Objekt A1 – stenugn

Läge	Y 132 606	X 6 674 596	Z 2
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 4x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från nordost.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_02.JPG.

Objekt A2 – stenugn

Läge	Y 132 601	X 6 674 595	Z 3
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 7x3meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öst.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_03.JPG.

Objekt A3 – stenugn

Läge	Y 132 596	X 6 674 604	Z 4
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulär; 3,5x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öst.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_05.JPG.

Objekt A4 – stenugn

Läge	Y 132 604	X 6 674 611	Z 4
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 4,5x4 meter		
Beskrivning	Stenugnen är mycket utrasad.		
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_07.JPG.

Objekt A5 – stenugn

Läge	Y 132 578	X 6 674 616	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 6x2 meter		
Beskrivning	Stenugnen är mycket utrasad.		
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_08.JPG.

Objekt A6 – stenugn

Läge	Y 1 32 582	X 6 674 612	Z 6
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 2x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från norr.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_09.JPG.

Objekt A7 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 588	X 6 674 609	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulär; 2x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö.		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väst.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_11.JPG.

Objekt A8 – stenugn

Läge	Y 132 582	X 6 674 620	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulär; 7,5x2 meter		
Beskrivning	Möjligen två ugnar.		
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öster.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_12.JPG.

Objekt A9 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 585	X 6 674 633	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	U-formad; 9,5x1,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_13.JPG.

Objekt A10 – stensträng

Läge	Y 132 588	X 6 674 635	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 5x4 meter		
Beskrivning	Möjligen en mycket utrasade stenugn.		
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öst.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_14.JPG.

Objekt A11 – stenugn

Läge	Y 132 587	X 6 674 643	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 2,5x0,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_15.JPG.

Objekt A12 – stenugn

Läge	Y 132 582	X 6 674 642	Z 9
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 4,5x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från nordost.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_16.JPG.

Objekt A13 – stenugn

Läge	Y 132 586	X 6 674 644	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulär; 4x0,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från nordost.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_17.JPG.

Objekt A14 – stenugn

Läge	Y 132 586	X 6 674 649	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	triangulär; 3,5x1,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från sydväst.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_18.JPG.

Objekt A15 – stenugn

Läge	Y 132 588	X 6 674 656	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 3,5x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från nordost.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_19.JPG.

Objekt A16 – stenugn

Läge	Y 132 591	X 6 674 650	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulär; 2x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_20.JPG.

Objekt A17 – stenugn

Läge	Y 132 597	X 6 674 637	Z 6
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	triangulär; 1,5x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_21.JPG.

Objekt A18 – stenugn

Läge	Y 132 575	X 6 674 615	Z 6
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 2,5x1,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öst.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_22.JPG.

Objekt A19 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 578	X 6 674 617	Z 6
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 3,5x0,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_23.JPG.

Objekt A20 – stenugn

Läge	Y 132 570	X 6 674 627	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 6,5x3,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öster.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_24.JPG.

Objekt A21 – stenugn

Läge	Y 132 572	X 6 674 611	Z 6
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 2,5x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från norr.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_25.JPG.

Objekt A22 – stenugn

Läge	Y 132 520	X 6 674 566	Z 6
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 5x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_26.JPG.

Objekt A23 – stenugn

Läge	Y 132 505	X 6 674 564	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 1,5x0,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_27.JPG.

Objekt A24 – stenugn

Läge	Y 132 507	X 6 674 563	Z 6
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 5x1,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från nordväst.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_28.JPG.

Objekt A25 – stenugn

Läge	Y 132 479	X 6 674 585	Z 9
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 4x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_29.JPG.

Objekt A26 – stenugn

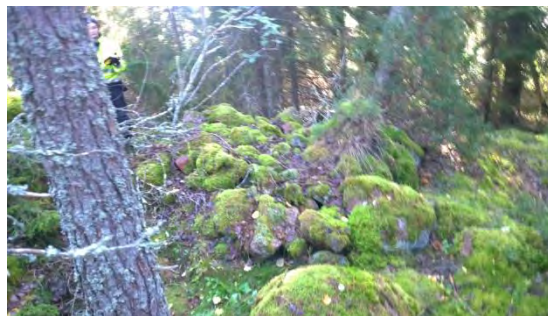
Läge	Y 132 475	X 6 674 642	Z 12
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 2x1,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från sydöst.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_30.JPG.

Objekt A27 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 497	X 6 674 596	Z 10
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 4,5x1,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från norr.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_32.JPG.

Objekt A28 – stenugn

Läge	Y 132 488	X 6 674 585	Z 9
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 2x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från nordväst.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_31.JPG.

Objekt A29 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 399	X 6 674 478	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 3x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öster.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_33.JPG.

Objekt A30 – stenmur

Läge	Y 132 362	X 6 674 474	Z 4
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	U-formad; 37x1,5–2,5 meter		
Beskrivning	U-formad inhägnad med oidentifierade rösen.		
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



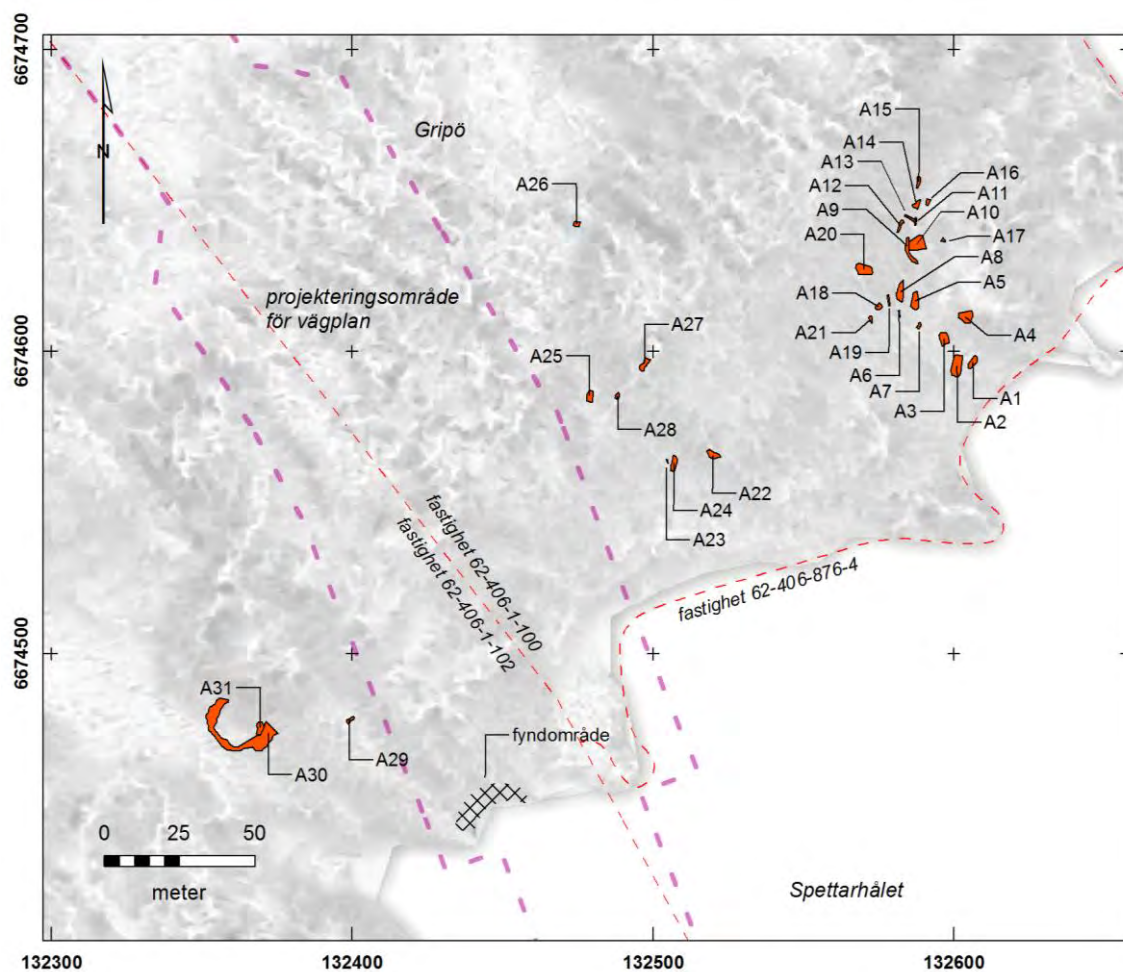
Översiktsbild från norr.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_37.JPG.

Objekt A31 – stenröse

Läge	Y 132 369	X 6 674 475	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 4,6x2 meter		
Beskrivning	Gripö.		
Kommentar	Gripö		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från sydväst.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_35.JPG.



Figur 8. Vid inventeringen påträffade arkeologiska objekt och fyndområdet på Gripö (A1–A31). Skala 1:2500.

4.3 Påträffade arkeologiska objekt på Spettarholmen (A32–A36)

Objekt A32 – vettaskåra

Läge	Y 132 503	X 6 674 274	Z 1
Antal	1	Datering	1900-talet
Form och storlek	oval; 3,5x2 meter		
Beskrivning	Finns på nordöstra udden några meter från strandlinjen.		
Kommentar	Spettarholmen		
Förslag till skyddsåtgärder	kulturlämning		



Översiktspåtag från norr.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_42.JPG.

Objekt A33 – sjömärke

Läge	Y 132 433	X 6 674 164	Z 8
Antal	1	Datering	1800-talet
Form och storlek	oval; 5,5x5 meter		
Beskrivning	Stort sjömärke, över 1,5 meter hög.		
Kommentar	Spettarholmen		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornämning		



Översiktspåtag från söder.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_43.JPG.

Objekt A34 – sjömärke

Läge	Y 132 368	X 6 674 138	Z 8
Antal	1	Datering	1900-talet
Form och storlek	cirkulär; 1,4x1,4		
Beskrivning	Litet vitmålat sjömärke, ett linjemärke		
Kommentar	Spettarholmen		
Förslag till skyddsåtgärder	kulturlämning		



Översiktspåtag från söder.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_45.JPG.

Objekt A35 – stenugn

Läge	Y 132 461	X 6 674 190	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulär; 2x1		
Beskrivning			
Kommentar	Spettarholmen		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



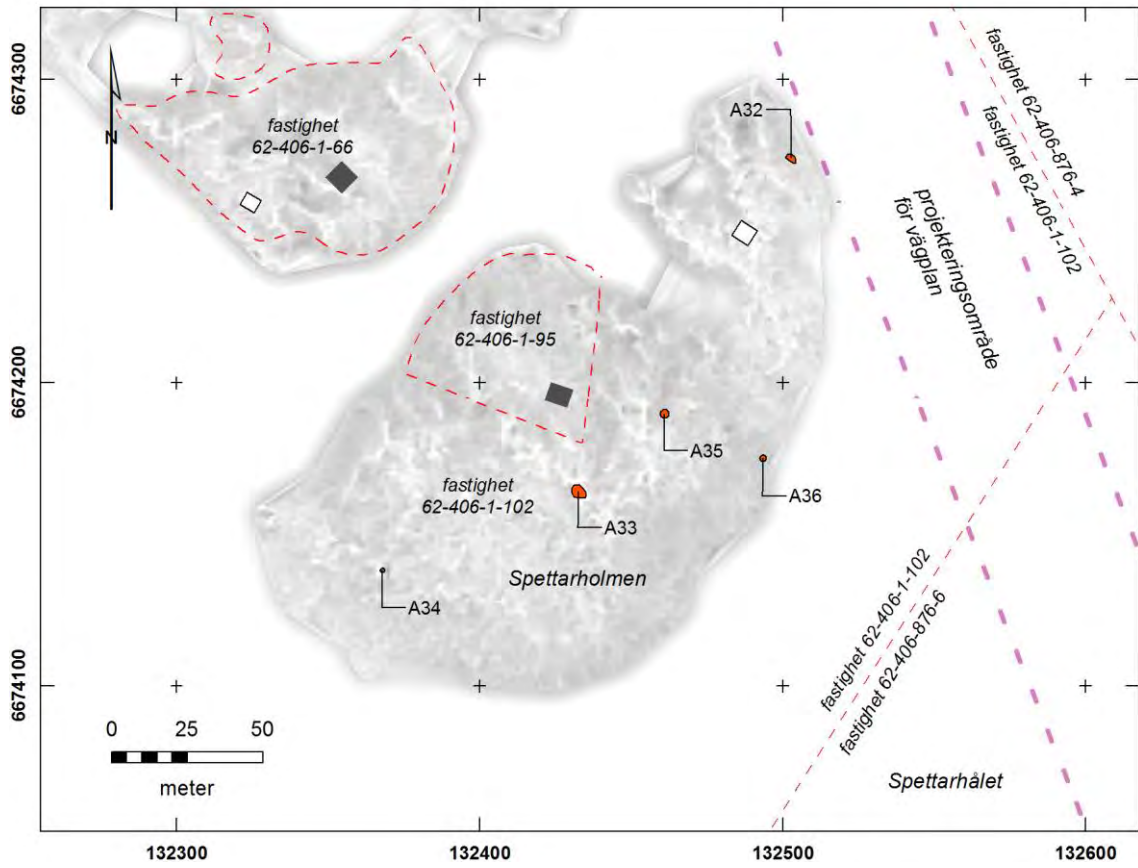
Översiktsbild från öster.
Foto: Marcus Lindholm /C170926_46.JPG.

Objekt A36 – ristning

Läge	Y 132 494	X 6 674 175	Z 1
Antal	1	Datering	1900-talet
Form och storlek	siffror; 0,4x0,15		
Beskrivning	Består av en järnbult och siffrorna 13123.		
Kommentar	Spettarholmen		
Förslag till skyddsåtgärder	kulturlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm /D170926_03.JPG.



Figur 9. Vid inventeringen påträffade arkeologiska objekt på Spettarholmen (A32–A36). Skala 1:2500.

4.4 Påträffade arkeologiska objekt på Degerö (B1–B34 och C1–C29)

Objekt B1 – stenugn

Läge	Y 132 845	X 6 674 073	Z 11
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulär; 1,5x1 meter		
Beskrivning	.		
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_02.JPG.

Objekt B2 – stenugn

Läge	Y 132 828	X 6 674 092	Z 11
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 3,5x2 meter		
Beskrivning	Mycket nedrasad.		
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_03.JPG.

Objekt B3 – stenugn

Läge	Y 132 860	X 6 687 109	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	triangulär; 4,5x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från nordost.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_04.JPG.

Objekt B4 – stenugn

Läge	Y 132 773	X 6 674 095	Z 10
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oval; 2x1,5 meter		
Beskrivning	Mycket nedrasad.		
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_05.JPG.

Objekt B5 – stenugn

Läge	Y 132 772	X 6 674 103	Z 10
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 3x3 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_06.JPG.

Objekt B6 – stenugn

Läge	Y 132 765	X 6 674 105	Z 10
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 3x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_07.JPG.

Objekt B7 – spis

Läge	Y 132 750	X 6 674 103	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulär; 1,5x0,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_08.JPG.

Objekt B8 – stenugn

Läge	Y 132 784	X 6 674 069	Z 10
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 3x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_09.JPG.

Objekt B9 – spis/ugn

Läge	Y 132 790	X 6 674 065	Z 10
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 2,5x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_11.JPG.

Objekt B10 – spis

Läge	Y 132 791	X 6 674 062	Z 10
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	cirkulär; 0,7x0,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från sydväst.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_12.JPG.

Objekt B11 – stenvägg

Läge	Y 132 793	X 6 674 059	Z 12
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 5x1,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från sydväst.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_13.JPG.

Objekt B12 – övernattningsplats

Läge	Y 132 800	X 6 674 063	Z 12
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 2x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar	.		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_14.JPG.

Objekt B13 – stenugn

Läge	Y 132 771	X 6 674 038	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oval; 2,7x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från nordväst.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_15.JPG.

Objekt B14 – stenugn

Läge	Y 132 775	X 6 674 049	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	triangulär; 3x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_16.JPG.

Objekt B15 – stenugn

Läge	Y 132 775	X 6 674 057	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oval; 3,2x1,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_17.JPG.

Objekt B16 – röse/stolpe

Läge	Y 132 771	X 6 674 057	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oval; 0,6x0,3 meter		
Beskrivning	.		
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_18.JPG.

Objekt B17 – stenugn

Läge	Y 132 717	X 6 674 135	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oval; 2x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_19.JPG.

Objekt B18 – stenugn

Läge	Y 132 720	X 6 674 128	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	triangulär; 1,5x1,2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från nordost.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_20.JPG.

Objekt B19 – stenugn

Läge	Y 132 734	X 6 674 122	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oval; 3,5x2,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_21.JPG.

Objekt B20 – stenugn

Läge	Y 132 760	X 6 673 708	Z 11
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 2,5x1,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar	.		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_22.JPG.

Objekt B21 – stenugn

Läge	Y 132 691	X 6 673 969	Z 10
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 2,5x2,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från norr.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_23.JPG.

Objekt B22 – stenugn

Läge	Y 132 686	X 6 673 984	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 2x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_24.JPG.

Objekt B23 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 677	X 6 673 982	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oval; 3,6x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_25.JPG.

Objekt B24 – stenugn

Läge	Y 132 719	X 6 673 987	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 2x0,8 meter		
Beskrivning			
Kommentar	.		
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_26.JPG.

Objekt B25 – stenugn

Läge	Y 132 731	X 6 673 989	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 3,7x2,9 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_27.JPG.

Objekt B26 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 735	X 6 673 989	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 2,7x1,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_28.JPG.

Objekt B27 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 734	X 6 673 986	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 3,1x1,3 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_29.JPG.

Objekt B28 – stenugn

Läge	Y 132 650	X 6 673 975	Z 10
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 2,2x0,9 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_30.JPG.

Objekt B29 – stenugn

Läge	Y 132 644	X 6 673 972	Z 10
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oval; 3,4x1,8 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_31.JPG.

Objekt B30 – stensättning

Läge	Y 132 672	X 6 673 962	Z 13
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	cirkulär; 3x2,6 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öster.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_32.JPG.

Objekt B31 – stenugn

Läge	Y 132 743	X 6 674 035	Z 6
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 1,6x1,4 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från sydväst.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_33.JPG.

Objekt B32 – stenugn

Läge	Y 132 758	X 6 674 037	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulär; 1,8x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från sydväst.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_34.JPG.

Objekt B33 – stenugn

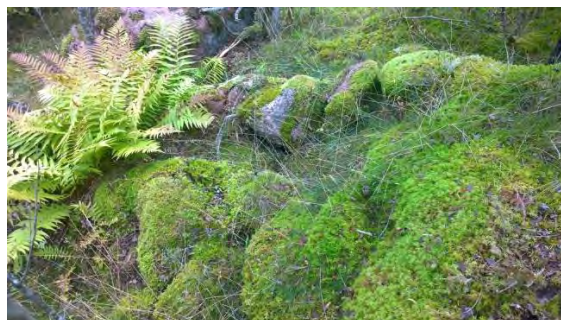
Läge	Y 132 692	X 6 674 039	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oval; 2x0,8 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_35.JPG.

Objekt B34 – stenugn

Läge	Y 132 671	X 6 674 049	Z 4
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	triangulär; 3x1,8 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170927_36.JPG.

Objekt C1 - övernattningsgrund

Läge	Y 132 559	X 6 673 865	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 5,7x3,1 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_01.JPG.

Objekt C2 – stenugn

Läge	Y 132 652	X 6 673 726	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulär; 3x1,3 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_02.JPG.

Objekt C3 – stenugn

Läge	Y 132 685	X 6 673 762	Z 9
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 3x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_03.JPG.

Objekt C4 – stenugn

Läge	Y 132 743	X 6 673 701	Z 10
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 3,4x1,3 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_04_04.JPG.

Objekt C5 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 761	X 6 673 706	Z 11
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	L-formad; 3,7x2,4 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_05.JPG.

Objekt C6 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 645	X 6 673 812	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulärt; 2,8x2,3 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_06.JPG.

Objekt C7 – stenugn

Läge	Y 132 638	X 6 673 827	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 2,8x1,9 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_07.JPG.

Objekt C8 – stenmur

Läge	Y 132 611	X 6 673 844	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	triangulär; 4x3,8 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_08.JPG.

Objekt C9 – stenugn

Läge	Y 132 064	X 6 673 867	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 7x1 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_09.JPG.

Objekt C10 – spisgrund

Läge	Y 132 608	X 6 673 887	Z 6
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 5,5x2,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från sydväst.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_11.JPG.

Objekt C11 – stenugn och stensättning

Läge	Y 132 603	X 6 673 890	Z 6
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulär; 3,4x3,1 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_12.JPG.

Objekt C12 – stenugn

Läge	Y 132 624	X 6 673 915	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 6x1,8 meter		
Beskrivning	Nedrasad.		
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_15.JPG.

Objekt C13 – stenugn

Läge	Y 132 628	X 6 673 921	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oval; 2,7x1,6 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_16.JPG.

Objekt C14 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 623	X 6 673 926	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rund; 2x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_17.JPG.

Objekt C15 – spisgrund

Läge	Y 132 617	X 6 673 925	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	rektangulärt; 4,3x2,2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_18.JPG.

Objekt C16 – stenugn

Läge	Y 132 621	X 6 673 932	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	triangulär; 2,7x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från sydväst.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_19.JPG.

Objekt C17 – stenugn

Läge	Y 132 634	X 6 673 940	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 3,2x1,5 meter		
Beskrivning	Mycket nedrasad och övertorvad.		
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_20.JPG.

Objekt C18 – husgrund

Läge	Y 132 630	X 6 673 948	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	cirkulär; 2x2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från norr.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_22.JPG.

Objekt C19 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 633	X 6 673 964	Z 9
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 4,4x3 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_23.JPG.

Objekt C20 – stenugn

Läge	Y 132 622	X 6 673 981	Z 6
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	ovalt; 3,2x1,3 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från nordväst.
Foto: Mikko Helminen / X20141202_25.JPG.

Objekt C21 – stenugn

Läge	Y 132 643	X 6 673 883	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 2,5x1,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från norr.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_26.JPG.

Objekt C22 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 637	X 6 673 880	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 3,5x1,8 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från sydväst.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_27.JPG.

Objekt C23 – husgrund

Läge	Y 132 561	X 6 673 870	Z 4
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 3,1x1,2 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från öster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_28.JPG.

Objekt C24 – stenugn

Läge	Y 132 569	X 6 673 868	Z 4
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 4,1x4,1 meter		
Beskrivning	.		
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från nordost.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_29.JPG.

Objekt C25 – övernattningsgrund

Läge	Y 132 545	X 6 673 865	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	avlång; 4,2x1,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från söder.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_31.JPG.

Objekt C26 – stenugn

Läge	Y 132 523	X 6 673 809	Z 5
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	cirkulär; 2,9x2,9 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från norr.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_32.JPG.

Objekt C27 – stenugn

Läge	Y 132 562	X 6 673 709	Z 7
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oval; 4,4x3,8 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från väster.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_34.JPG.

Objekt C28 – stensättning

Läge	Y 132 571	X 6 673 660	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 3,5x2,1 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



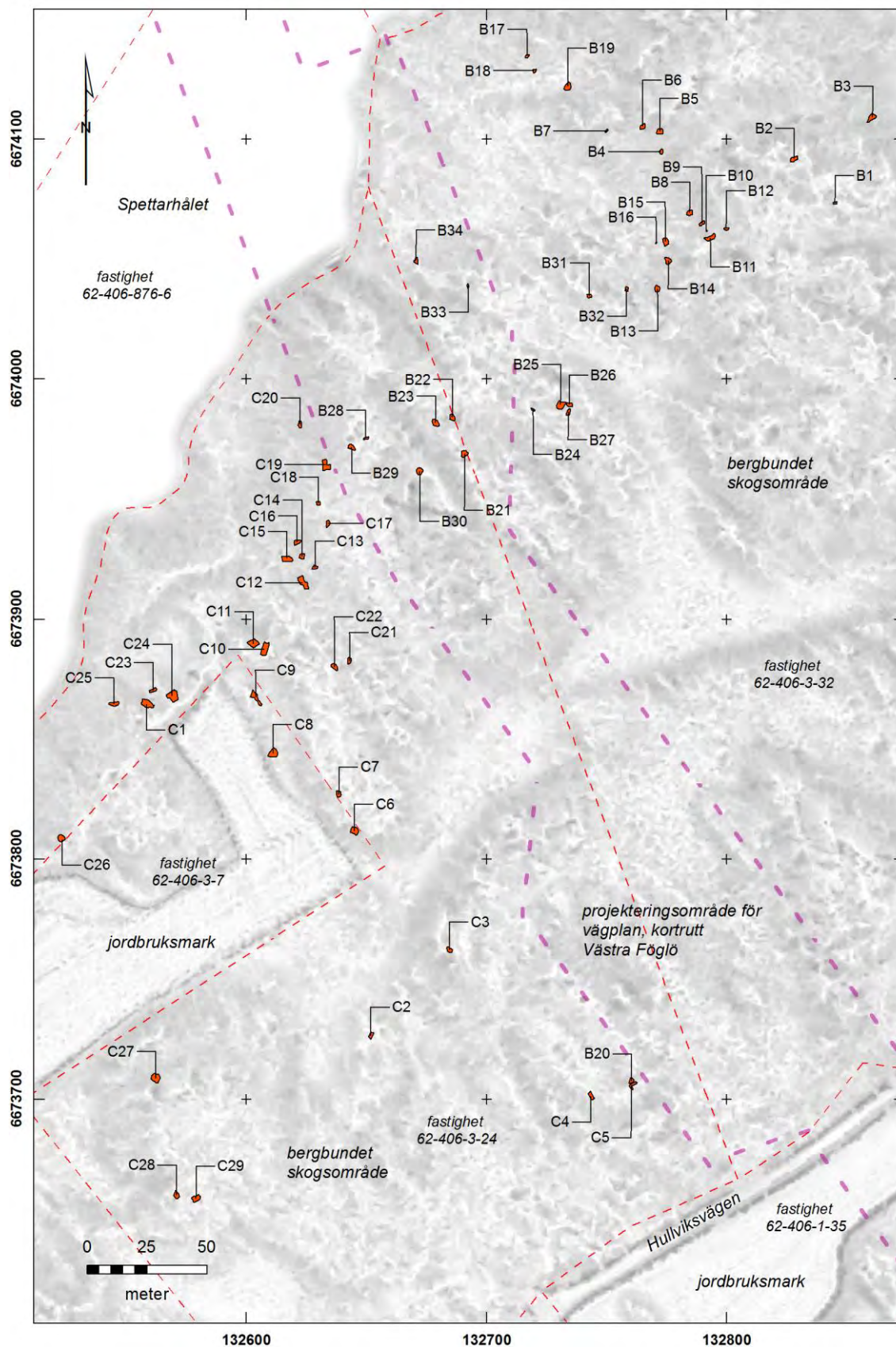
Översiktsbild från sydöst.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_035.JPG.

Objekt C29 – stensättning

Läge	Y 132 579	X 6 673 659	Z 8
Antal	1	Datering	1700-talet
Form och storlek	oregelbunden; 3,5x2,5 meter		
Beskrivning			
Kommentar			
Förslag till skyddsåtgärder	fast fornlämning		



Översiktsbild från sydöst.
Foto: Marcus Lindholm / C170928_36.JPG.



Figur 9. Vid inventeringen påträffade arkeologiska objekt och fyndområdet på Degerö (B1–B34 och C1–C29). Skala 1:2500.

5 Resultat

Ålands landskapsregerings kulturbyrå genomförde den 22 september 2017 en maritimarkeologisk besiktning samt den 26 till 28 september 2017 en fältinventering av den planerade sträckningen för väg- och broprojektet Kortrutt Västra Föglö på Gripö, Spettarholmen, Spettarhålet samt i norra Degerby.

Sammanlagt påträffades 96 fornlämningar samt tre kulturlämningar inom undersökningsområdet. De observerade fornlämningarna består av stenugnar, övernattningsgrunder, stenvägar och rösen. De observerade kulturlämningarna består av en ristning, ett sjömärke samt en vettaskåra, samtliga belägna på Spettarholmen.

Fornlämningar är skyddade enligt landskapslagen (1965:9) om fornminnen 1 kap. 1§ ”fasta fornlämningar är fredade som minne av Ålands tidigare bebyggelse och historia”. Kulturlämningar omfattas ej av landskapslagen om fornminnen. Markarbeten som hotar en kulturlämning borde lämpligen föregås av samråd med kulturbyrån.

Mariehamn den 28 november 2017

Antikvarie

Marcus Lindholm

Källor

Arkivkällor

Ålands Museums arkiv, Mariehamn

Fagerholm-Sjöblom, Silvana 2004. Inventering i Degerby, Föglö. Museibyran

Karlsson, Marita & Arén, Lena 1975. Uppmätning av ryssugnar i Degerby. Museibyran

Lindholm, Marcus 2005: Marinarkeologisk inventeringsrapport. Degerby och Flisö.

Inventeringarna 2003 och 2004. Museibyran

Lindholm, Marcus 2017: Arkeologisk inventeringsrapport. Föglö Degerby 3:32 och 3:35.

Kulturbyran

Salo, E. & Huttunen, M. 2015. Kortruttsystem på Åland. Inventering av maritima lämningar i västra Föglö. Pintafilmi Oy

Riksarkivet, Helsingfors

Lantmäteristyrelsens historiska kartarkiv

Lantmäteristyrelsens renoverade kartor

Litteratur

Dahlström, Svante 1937. Ryssugnarna och den ryska skärgårdsflottan. Finskt Museum

Dreijer, Stig 1970. Åland under Stora Nordiska Kriget. En studie rörande förhållandena på Åland 1700–1721. Ålands Kulturstiftelse V.

Dreijer, Stig 1989. Slaget vid Flisöberg 1720. *Åländsk Odling* 1989:143–152

Eklund, Klas 1989. Svenska skärgårdsflottans uppehåll vid Flisö år 1790. *Åländsk odling* 1989:163–169

Kokalj, Ž; Zakšek, K. and Oštir, K. 2011. Application of Sky-View Factor for the Visualization of Historic Landscape Features in Lidar-Derived Relief Models. *Antiquity* 85 (327): 263–273.

Hörfors, Olle & Lindholm, Marcus 1989. Sintingsudden i Degerby – en varvsplats från 1700-talet. *Åländsk Odling* 1989: 153-162

Zakšek, K.; Oštir, K. and Kokalj, Ž. 2011. Sky-View Factor as a Relief Visualization Technique. *Remote Sensing* 3: 398–415.

Bilaga 1. Förteckning över digitala foton

Filnamn	Rubrik/namn	Tagits ifrån	Fotograf	Anteckningar
C170922_01	arbetsbild		Marcus Lindholm	
C170922_02	arbetsbild		Marcus Lindholm	
C170922_03	arbetsbild		Marcus Lindholm	
C170926_01	anl. A1, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	
C170926_02	anl. A1, stenugn	NO	Marcus Lindholm	
C170926_03	anl. A2, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	
C170926_04	anl. A2, stenugn	V	Marcus Lindholm	
C170926_05	anl. A3, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	
C170926_06	anl. A3, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	
C170926_07	anl. A4, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170926_08	anl. A5, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170926_09	anl. A6, stenugn	N	Marcus Lindholm	
C170926_10	anl. A7, övernattningsgrund	V	Marcus Lindholm	
C170926_11	anl. A8, stenugn	V	Marcus Lindholm	dubbelugn
C170926_12	anl. A8, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	dubbelugn
C170926_13	anl. A9, övernattningsgrund	S	Marcus Lindholm	
C170926_14	anl. A10, stensträng	E	Marcus Lindholm	stenugnar?
C170926_15	anl. A11, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170926_16	anl. A12, stenugn	NÖ	Marcus Lindholm	
C170926_17	anl. A13, stenugn	NÖ	Marcus Lindholm	
C170926_18	anl. A14, stenugn	SV	Marcus Lindholm	
C170926_19	anl. A15, stenugn	NÖ	Marcus Lindholm	
C170926_20	anl. A16, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170926_21	anl. A17, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170926_22	anl. A18, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	
C170926_23	anl. A19, övernattningsgrund	S	Marcus Lindholm	
C170926_24	anl. A20, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	
C170926_25	anl. A21, stenugn	N	Marcus Lindholm	
C170926_26	anl. A22, stenugn	V	Marcus Lindholm	
C170926_27	anl. A23, stenugn	S	Marcus Lindholm	mycket övertorvad
C170926_28	anl. A24, stenugn	NV	Marcus Lindholm	
C170926_29	anl. A25, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170926_30	anl. A26, stenugn	SÖ	Marcus Lindholm	
C170926_31	anl. A28, stenugn	NÖ	Marcus Lindholm	
C170926_32	anl. A27, övernattningsgrund	N	Marcus Lindholm	
C170926_33	anl. A29, övernattningsgrund	Ö	Marcus Lindholm	
C170926_34	anl. A30, stenmur	V	Marcus Lindholm	
C170926_35	anl. A31, stenröse	SV	Marcus Lindholm	
C170926_36	anl. A31, stenröse	NV	Marcus Lindholm	
C170926_37	anl. A30, stenmur	N	Marcus Lindholm	
C170926_38	anl. A30, stenmur	NV	Marcus Lindholm	
C170926_39	anl. A30, stenmur	SÖ	Marcus Lindholm	

Filnamn	Rubrik/namn	Tagits ifrån	Fotograf	Anteckningar
C170926_40	anl. A30, stenmur	Ö	Marcus Lindholm	
C170926_41	översikt, anl. A30	N	Marcus Lindholm	
C170926_42	anl. A32, vettaskåra	N	Marcus Lindholm	
C170926_43	anl. A33, sjömärke	S	Marcus Lindholm	
C170926_44	anl. A33, sjömärke	S	Marcus Lindholm	
C170926_45	anl. A34, sjömärke	S	Marcus Lindholm	
C170926_46	anl. A35, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	
D170926_01	Översiktsbild	V	Marcus Lindholm	Fyndplats ÅM 797:1-3
D170926_02	Spantdel	V	Marcus Lindholm	Del av spant
D170926_03	anl. A36, ristning	V	Marcus Lindholm	
C170927_01	anl. B1, stenugn	SÖ	Marcus Lindholm	
C170927_02	anl. B1, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170927_03	anl. B2, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170927_04	anl. B3, stenugn	NÖ	Marcus Lindholm	
C170927_05	anl. B4, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170927_06	anl. B5, stenugn	S	Marcus Lindholm	Ö-V riktning
C170927_07	anl. B6, stenugn	V	Marcus Lindholm	
C170927_08	anl. B7, spis	V	Marcus Lindholm	
C170927_09	anl. B8, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	
C170927_10	anl. B8, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170927_11	anl. B9, spis/ugn	V	Marcus Lindholm	
C170927_12	anl. B10, spis	SV	Marcus Lindholm	
C170927_13	anl. B11, stenmur	SV	Marcus Lindholm	
C170927_14	anl. B12, övernattningsplats	V	Marcus Lindholm	
C170927_15	anl. B13, stenugn	NV	Marcus Lindholm	
C170927_16	anl. B14, stenugn	V	Marcus Lindholm	
C170927_17	anl. B15, stenmur	V	Marcus Lindholm	
C170927_18	anl. B16, röse/stolpe	V	Marcus Lindholm	stensättning?
C170927_19	anl. B17, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170927_20	anl. B18, stensättning	NÖ	Marcus Lindholm	
C170927_21	anl. B19, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170927_22	anl. B20, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170927_23	anl. B21, stenugn	N	Marcus Lindholm	
C170927_24	anl. B22, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170927_25	anl. B23, övernattningsgrund	S	Marcus Lindholm	
C170927_26	anl. B24, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170927_27	anl. B25, stenugn	V	Marcus Lindholm	
C170927_28	anl. B26, övernattningsgrund	V	Marcus Lindholm	
C170927_29	anl. B27, övernattningsgrund	S	Marcus Lindholm	
C170927_30	anl. B28, stenugn	V	Marcus Lindholm	
C170927_31	anl. B29, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	
C170927_32	anl. B30, stensättning	Ö	Marcus Lindholm	
C170927_33	anl. B31, stenugn	SV	Marcus Lindholm	
C170927_34	anl. B32, stenugn	SV	Marcus Lindholm	

Filnamn	Rubrik/namn	Tagits ifrån	Fotograf	Anteckningar
C170927_35	anl. B33, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170927_36	anl. B34, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170928_01	anl. C1, övernattningsgrund	S	Marcus Lindholm	
C170928_02	anl. C2, stenugn	V	Marcus Lindholm	
C170928_03	anl. C3, stenugn	V	Marcus Lindholm	
C170928_04	anl. C4, stenugn	V	Marcus Lindholm	
C170928_05	anl. C5, övernattningsgrund	V	Marcus Lindholm	
C170928_06	anl. C6, övernattningsgrund	S	Marcus Lindholm	
C170928_07	anl. C7, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170928_08	anl. C8, stenmur	S	Marcus Lindholm	
C170928_09	anl. C9, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	
C170928_10	anl. C9, stenugn	V	Marcus Lindholm	
C170928_11	anl. C10, spisgrund	SV	Marcus Lindholm	
C170928_12	anl. C11, stenugn + stensättning	V	Marcus Lindholm	
C170928_13	anl. C11, stenugn + stensättning	Ö	Marcus Lindholm	
C170928_14	anl. C11, stenugn + stensättning	S	Marcus Lindholm	
C170928_15	anl. C12, stenugn	V	Marcus Lindholm	mycket utrasad
C170928_16	anl. C13, stenugn	V	Marcus Lindholm	
C170928_17	anl. C14, övernattningsgrund	V	Marcus Lindholm	
C170928_18	anl. C15, spisgrund	S	Marcus Lindholm	
C170928_19	anl. C16, stenugn	SV	Marcus Lindholm	
C170928_20	anl. C17, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	mycket övervuxet
C170928_21	anl. C18, husgrund	V	Marcus Lindholm	
C170928_22	anl. C18, husgrund	N	Marcus Lindholm	
C170928_23	anl. C19, övernattningsgrund	V	Marcus Lindholm	
C170928_24	anl. C20, stenugn	S	Marcus Lindholm	
C170928_25	anl. C20, stenugn	Ö	Marcus Lindholm	
C170928_26	anl. C21, stenugn	N	Marcus Lindholm	
C170928_27	anl. C22, övernattningsgrund	SV	Marcus Lindholm	
C170928_28	anl. C23, husgrund	Ö	Marcus Lindholm	
C170928_29	anl. C24, stenugn	NÖ	Marcus Lindholm	
C170928_30	anl. C22, övernattningsgrund	NÖ	Marcus Lindholm	
C170928_31	anl. C25, övernattningsgrund	S	Marcus Lindholm	
C170928_32	anl. C26, stenugn/husgrund	N	Marcus Lindholm	
C170928_33	anl. C26, stenugn/husgrund	S	Marcus Lindholm	
C170928_34	anl. C27, stenugn	V	Marcus Lindholm	
C170928_35	anl. C28, stensättning/stenugn	SÖ	Marcus Lindholm	
C170928_36	anl. C29, stensättning/stenugn	SÖ	Marcus Lindholm	

Bilaga 3. Förteckning över tillvaratagna fynd

Fyndnr.	Material	Antal	Plats	Mått (mm)	Kommentarer
ÅM797:1	keramik	1	lösfynd	30x23x5	Bit av yngre rödgods. Glaserad insida
ÅM797:2	lera	1	lösfynd	30x10	kritpipsskaft
ÅM797:3	lera	1	lösfynd	33x15	del av kritpipshuvud

Bilaga 4. Kopior av specialkartorna IK 692:1-5

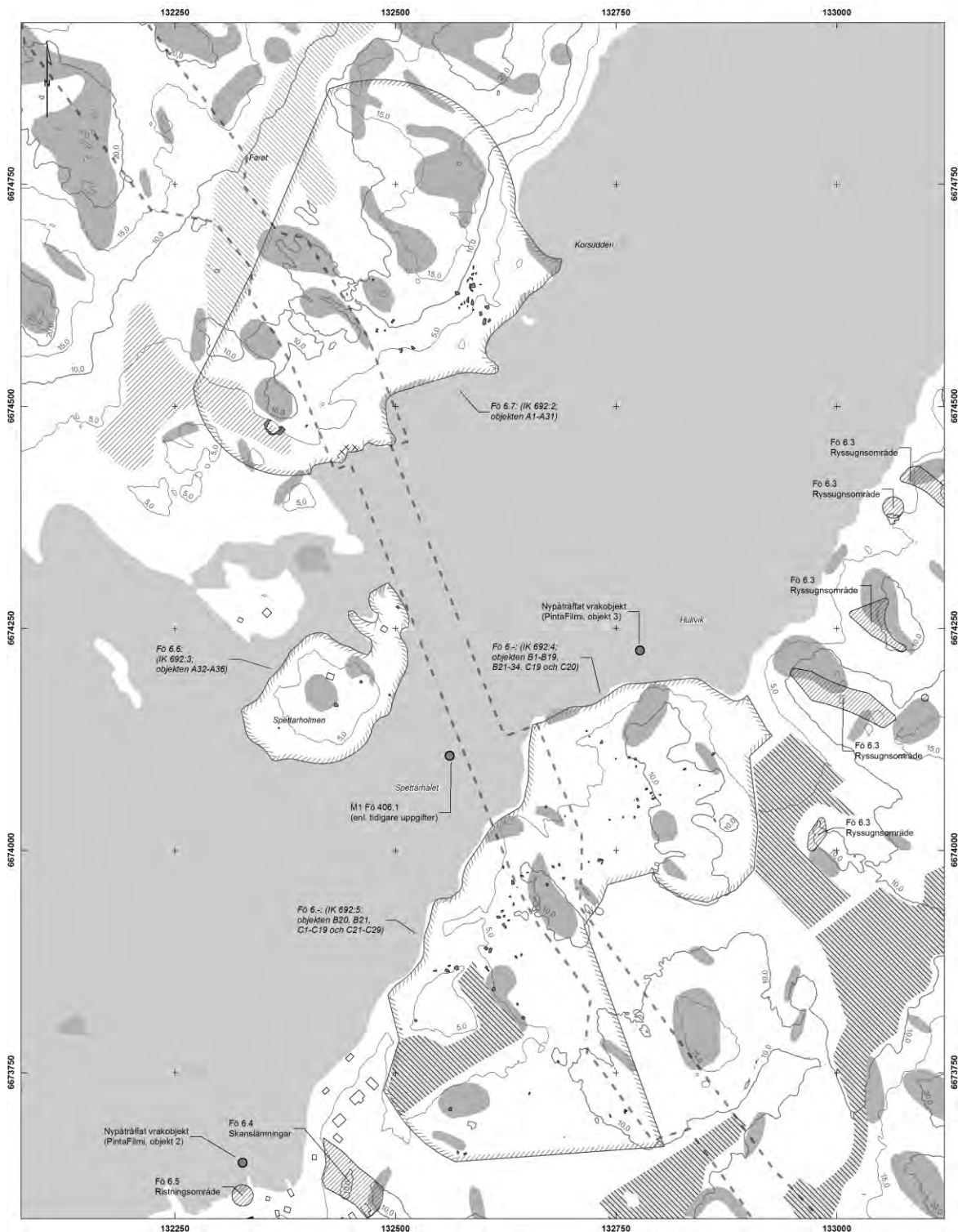
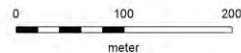
Obs. ej i skala

IK 692:1

Fö 6.7
Degerby, Föglö

Arkeologisk inventering 2017
Översiktskarta
Skala 1:4 000

ETRS-TM35FIN, N2000



IK 692:2

Fö 6.7

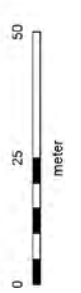
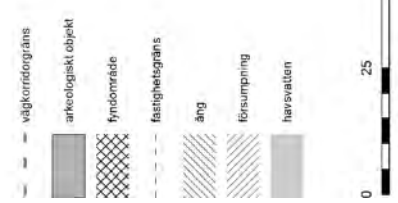
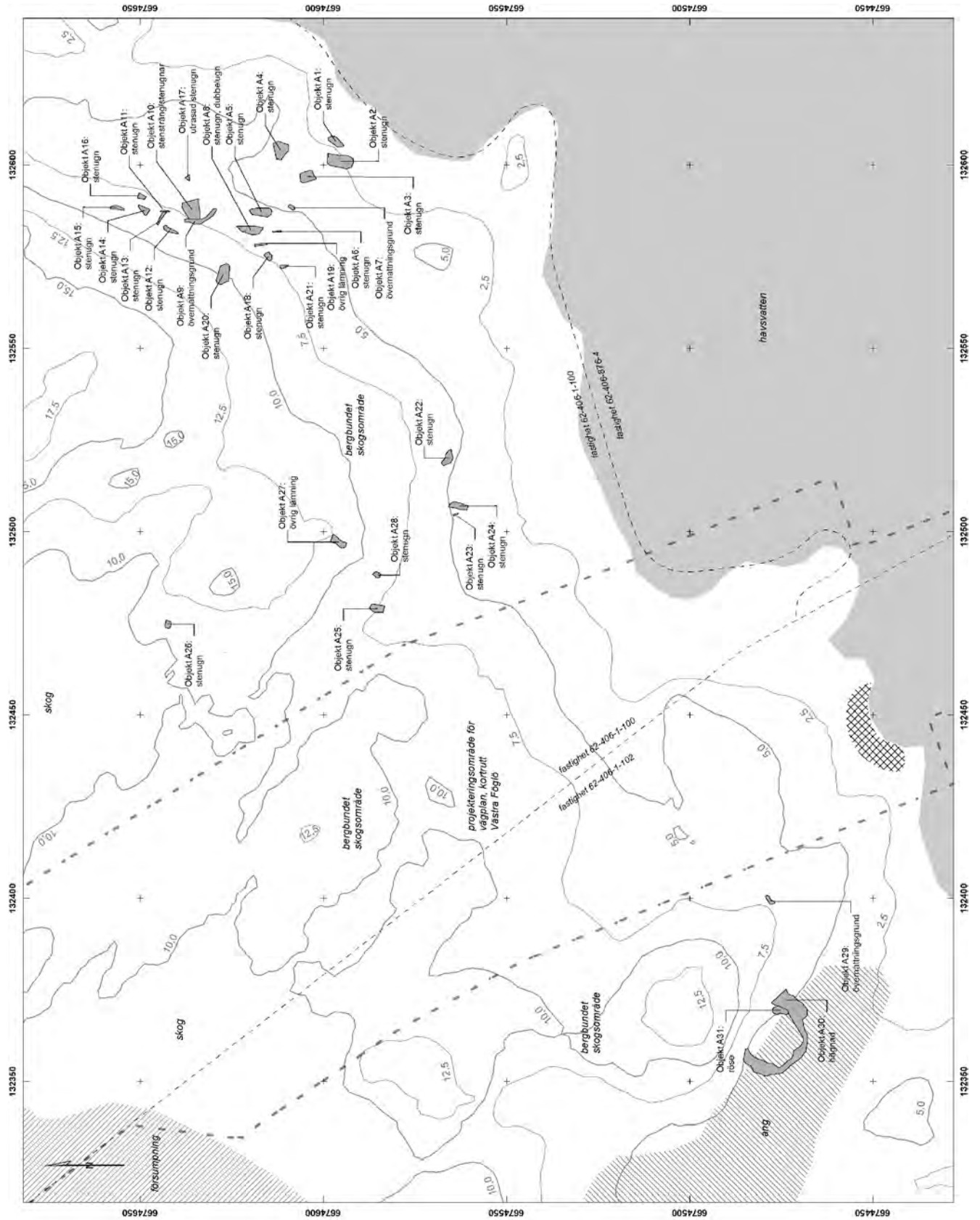
Gripö, Degertby, Föglö

Arkeologisk inventering 2017

Karta över objekten A1-A31

Skala 1:1 000

ETRS-TM35FIN, N2000



IK 692:3

Fö 6.6

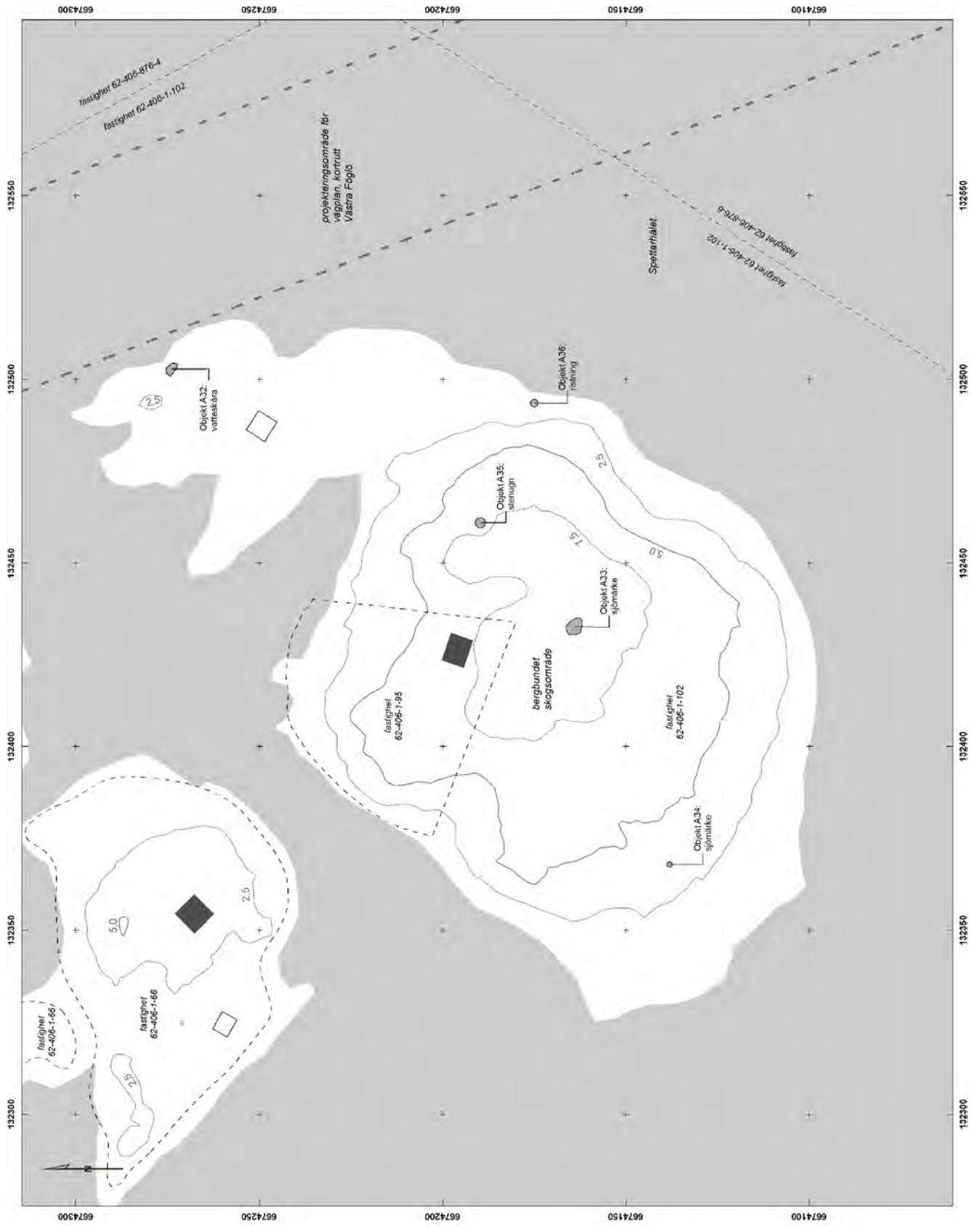
Spettarholmen, Degerby, Föglö

Arkeologisk inventering 2017

Karta över objekten A32-A36

Skala 1:1 000

ETRS-TM35FIN, N2000

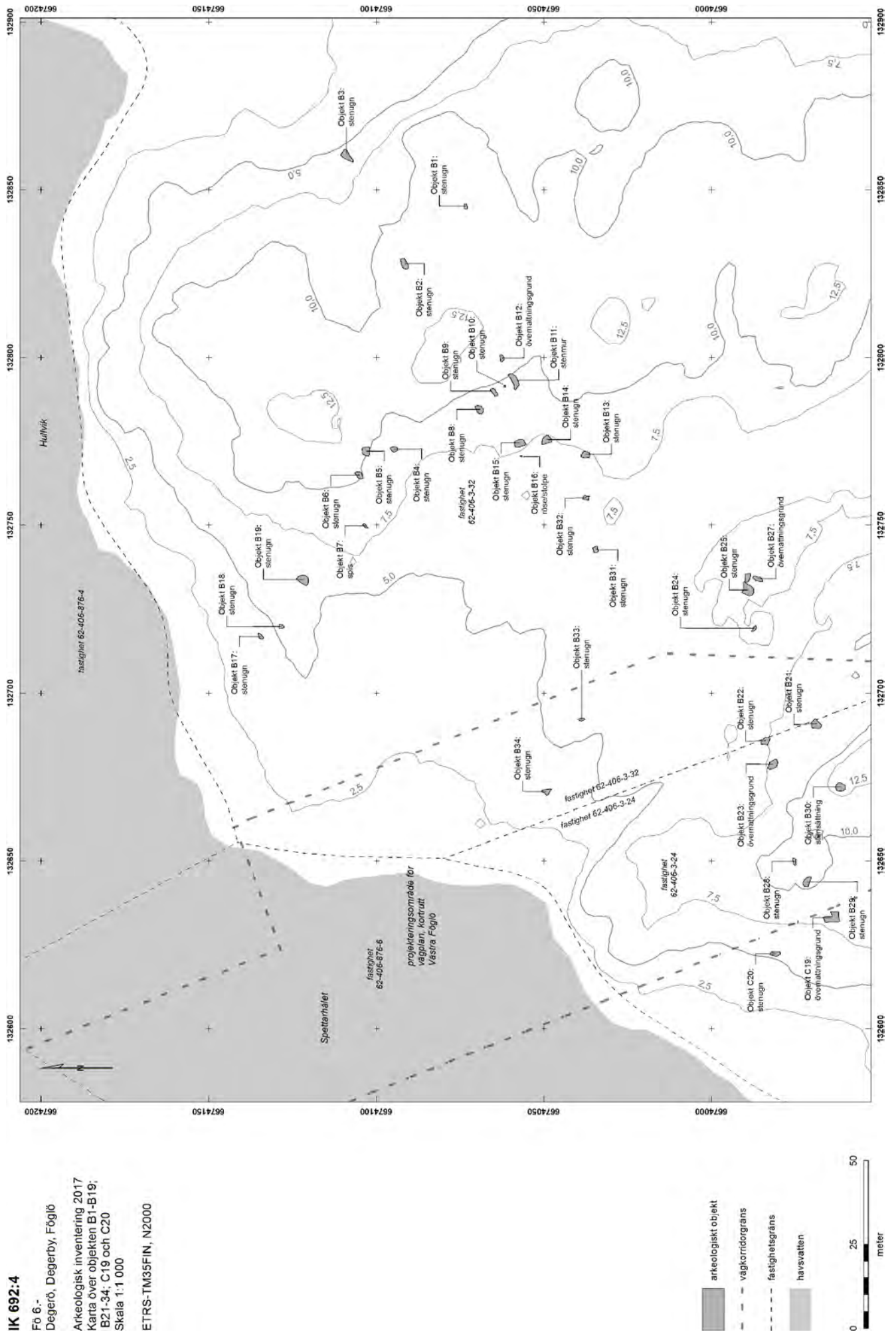


IK 692.4

Fö 6.-
Degerö, Degerby, Föglö

Arkeologisk inventering 2017
Karta över objekten B1-B19,
B21-34; C19 och C20
Skala 1:1 000

ETRS-TM35FIN, N2000

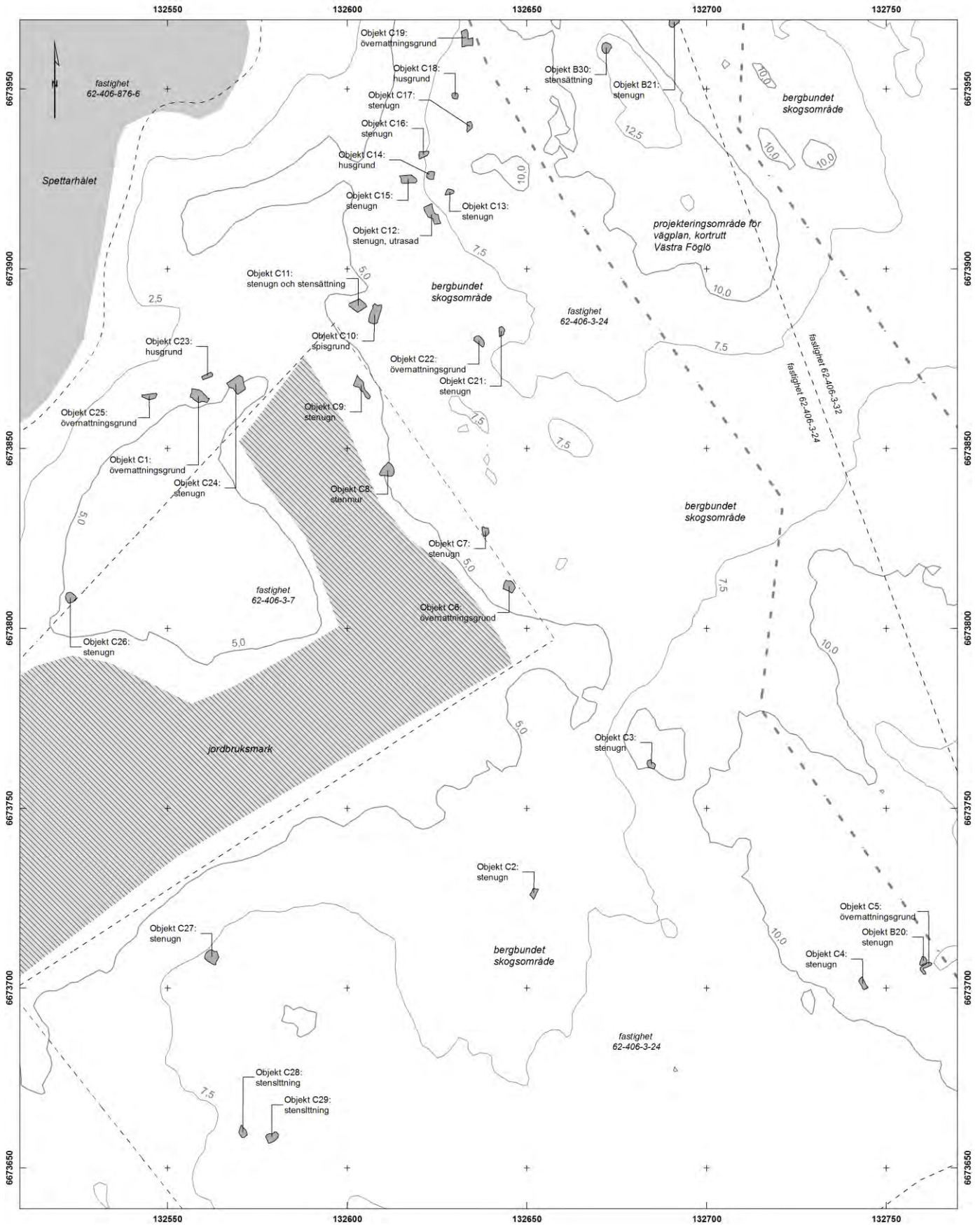
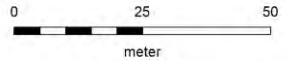
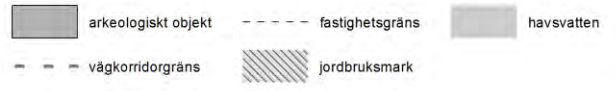


IK 692:5

Fö 6.-
Degerö, Degerby, Föglö

Arkeologisk inventering 2017
Karta över objekten B20, B21,
C1-C19 och C21-C29
Skala 1:1 000

ETRS-TM35FIN, N2000



Överläggning angående vägplan för nybyggnad av landsväg i samband med korttrutt Västra Föglö i Degerby, Föglö kommun

Närvarande: Vägingenjör Björn Ekblom, Ålands landskapsregering, Infrastrukturavdelningens vägnätsbyrå; Enhetschef Mikko Helminen, utbildnings- och kulturavdelningen, kulturbyrån; Överantikvarie Jonas Karlsson, utbildnings- och kulturavdelningen, kulturbyrån; Marcus Måtar, Cityjuristerna Ab, juridiskt ombud till fastighetsägare till fastigheten 62-406-3-24; Gustaf Widén, fastighetsägare till fastigheten 62-406-3-24

Ordförande: Mikko Helminen
Sekreterare: Jonas Karlsson

Plats: Mötesrum Båtskär, Självstyrelsegården (Strandgatan 37), Mariehamn
Tid: 15.5.2018, kl. 14.30–15.30

1. Öppnande

- Jonas Karlsson valdes till mötets sekreterare. Konstaterades att både motpartens och fastighetsägarens representanter närvarar vid mötet. Kulturbyrån har skickat kallelsen till överläggningen den 23.4.2018.

2. Mötets agenda

- Mikko Helminen presenterade kallelsen jämte bilagorna och därmed även agendan för överläggningen.
- Fastighetsägaren ställde frågan om vad som egentligen omfattas av utställd vägplan för delprojekt 2. Den aktuella vägplanens omfattning och dess relation till såväl de berörda delar av fast fornlämning Fö 6.20 som fastigheten 62-406-3-24 konstaterades att framgå i handlingarna som tillställts med kallelsen den 23.4.2018 samt i vägplan för nybyggnad av del 2 av förbindelsen mellan Degerbyvägen och nytt färjefäste på Mellanholm, landsväg nr 700, sektion 0 - 1250, mellan Degerö - norra Gripö, Mellanholm, Föglö Kommun, utställd av Landskapsregeringen den 7.5.2018.
- Konstaterades att överläggningen ska behandla Vägnätsbyråns anhållan om att få rubba de delar av Fö 6.20 som berörs av vägplan, delprojekt 2.

3. Överläggning rörande vägplanens påverkan på fornlämningar

- Helminen presenterade vägnätsbyråns anhållan om rubbande som inkommit till kulturbyrån 1.3.2018.
- Helminen presenterade en preliminär undersökningsplan och kostnadskalkyl för arkeologisk undersökning av de berörda delarna av Fö 6.20 samt Landskapsregeringens regelverk för konstadsfördelning för arkeologiska undersökningar. Enligt den senare konstaterades att kostnaderna för en arkeologisk undersökning vid ett enskilt och större infrastrukturprojekt tillfaller exploatören, i detta fall Vägnätsbyrån.

- Tidsplan; Helminen redogjorde att den arkeologiska undersökningen på plats är lämpligt att genomföras från och med slutet av maj 2018 till mitten av juli 2018. Avrapportering kan göras så att undersökningen kan anses som slutförd i september 2018.
- Landskapsregeringen kan enligt 11 § Landskapslagen (1999:55) om fornminnen fatta slutligt beslut om rubbning först efter att Museiverket har hörts i frågan. Kulturbyrån har ställt förslag till Vägnätsbyrån om att berörda fornminne ska återställas efter slutundersökning. Helminen konstaterade att det slutgiltiga besluten om rubbning ska tas först då vägplanen fastställs och denna fått laga kraft.
- Björn Ekblom framförde att det är angeläget att fornminne Fö 6.20 slutundersöks i enlighet med presenterad undersökningsplan och kostnadskalkyl (bilaga 1), alltså med kostnader som debiteras vägnätsbyrån.
- Hörande av fastighetsägare:

Fastighetsägaren motsatte sig projektet i sin helhet inklusive eventuell rubbning av fornlämning Fö 6.20 med motivering att fornminnets värde väger tyngre än vägprojektet. Frågan ställdes om det vid negativt beslut kommer finnas möjlighet för fastighetsägaren att överklaga beslutet. Det konstateras att föreliggande ärende rör en ansökan om rubbning inlämnad av Landskapsregeringens vägnätsbyrå. Då ansökan inlämnats av den som avser att utföra ett allmänt arbetsföretag skall enligt 13 § Landskapslagen (1999:55) om fornminnen fastighetsägaren ges möjlighet att bli hörd. Möjligheten att överklaga ankommer endast ärendets motpart, dvs. Vägnätsbyrån.

Fastighetsägaren anförde att de berörda fornminnena och kulturmiljön i området i stort besitter mycket höga kulturmiljövärden vilka till stora delar kommer gå förlorade om föreliggande vägprojekt genomförs. Fastighetsägaren motsatte sig därmed en eventuell rubbning av fornminnet. Fastighetsägarens skriftliga synpunkter inlämnades som en bilaga (2) till protokollet.

4. Övrigt

- Fastighetsägaren framförde att det vore önskvärt att få möjlighet att överklaga kommande rubbningsbeslut.
- Landskapsregeringens kulturbyrå kommer att föredra beslut angående undersökning inför rubbning av fornlämningen Fö 6.20 inom maj 2018. Beslutet över undersökningen, som görs med stöd av 10, 11 och 13 §§ i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen kommer att delges vägnätsbyrån och ges till kännedom till fastighetsägaren.
- Frågan ställdes om det finns praktiska frågor att hantera i samband med undersökningen. Fastighetsägarens juridiska ombud anför att fastighetsägaren vill ha ersättning för eventuella skador. Det konstateras att fastighetsägaren har rätt till full ersättning för eventuella skador i samband med undersökning enligt 10 § 3 mom. Landskapslagen (1999:55) om fornminnen. Det beslutas även att fastighetsägaren ska ges tillfälle till möte med arkeologerna inför undersökning för att gå igenom praktiska frågor.

5. Avslutande

- Mötet avslutas

Mikko Helminen
Ordförande

Jonas Karlsson
Sekreterare

BILAGOR

Bilaga 1. Preliminär undersökningsplan och kostnads kalkyl för en arkeologisk undersökning vid utställd vägplan för nybyggnad av landsväg, deletapp 2, korttrutt Västra Föglö i Degerby, Föglö kommun. Ålands landskapsregerings kulturbyrå.

Bilaga 2. Fastighetsägarens skriftliga invändningar som inlämnats till kulturbyrån vid överläggningen den 15.5.2018.

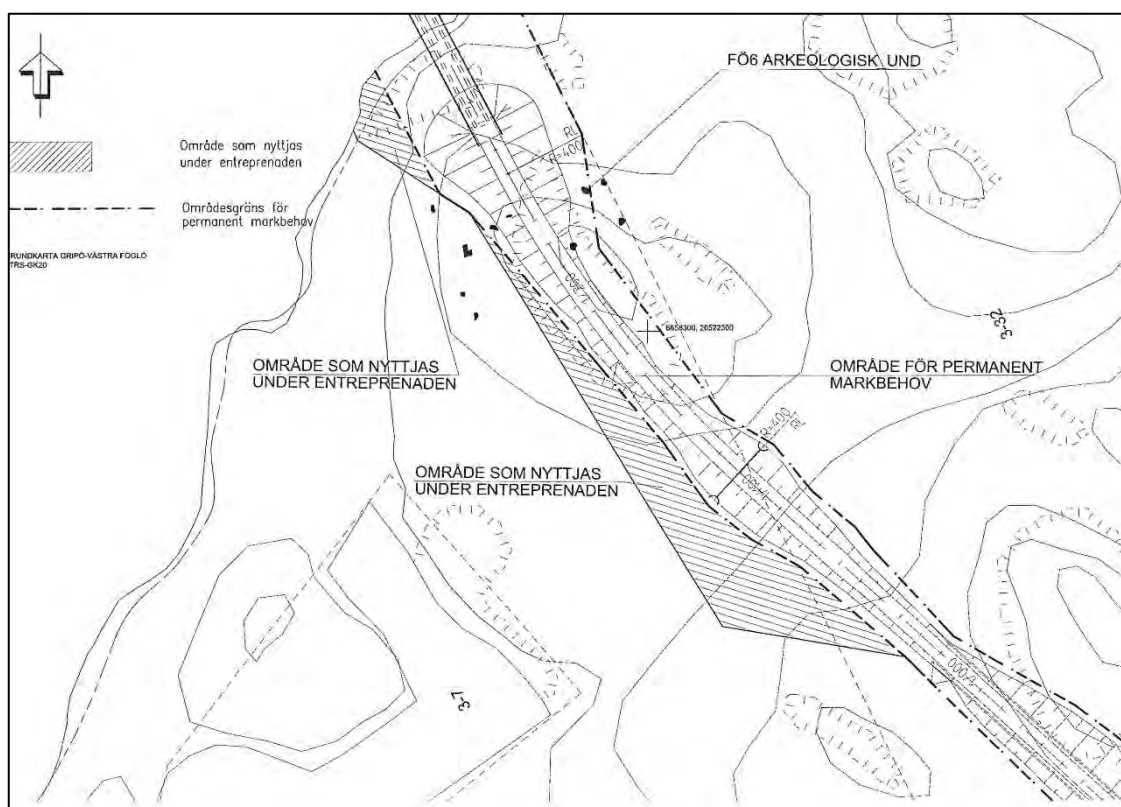
Bilaga 1.

Preliminär undersökningsplan och kostnadskalkyl för en arkeologisk undersökning vid utställd vägplan för nybyggnad av landsväg, deletapp 2, korttrutt Västra Föglö i Degerby, Föglö kommun

Undersökningsplan

Ålands landskapsregerings vägnätsbyrå har den 1 april 2018 anhållit kulturbyrån om arkeologisk undersökning av de delar av fast fornlämning Fö 6.20 som berörs av utställd vägplan för en ny landsväg, deletapp 2 i Degerby, Föglö kommun.

Kulturbyrån har på begäran av vägnätsbyrån 2017 genomfört en arkeologisk utredning över vägplaneområdet samt i sitt utlåtande 23 U3 den 13.2.2018 konstaterat att inom och i den absoluta närheten av den planerade vägkorridoren finns enligt Landskapslagen (1965:9) om fornminnen fredade fasta fornlämning Fö 6.20, som behöver beaktas vid projektering av brokonstruktionen och utformning av vägplan för området.



Figur. Kartutdrag från utställd vägplan över det berörda området med fornlämningsobjekt inom och intill planerad väg- och entreprenadområdet markerade. Ej i skala.

Fast fornlämning Fö 6.20 utgörs av sammanlagt 53 stycken lämningar efter stenugnar eller eldstäder samt 10 stycken övernattningsgrunder, som tillsammans bildar ett av svenska och ryska flottans tillandningsplatser i nordvästra Föglö under krigen på 1700- och tidigt 1800-talet. Stenugnarna och övernattningsgrunder är delade i ett flertal

grupper på bergbundna områden invid farleden vid om Spettarhålet mellan Degerö och Gripö. Stenugnarna utgörs i regel av rektangulära ca 3–5 meter långa och 2–4 meter breda stensättningar. Övernattningsgrunderna ligger i anslutning till flertal stenugnar och utgörs i regel av avlånga ca 2–3 meter långa och 1 meter breda stenkantade ytor.

Av de fyra lämningar som berörs av den utställda vägplanen utgörs ett objekt av en övernattningsgrund (B23 enl. arkeologisk utredning 2017¹), två av stenugnar på en yta på cirka 2,2x0,9 resp. 3,4x1,8 meter (B28 och B29), samt ett av en nedrasad stensättning på en yta på 3x2,6 meter (B30). Tillsammans omsluter dessa objekt en yta på ca 470 kvadratmeter.

Arkeologisk undersökning som görs innan landskapsregering kan fatta slutgiltiga beslut om tillstånd att de berörda delarna av lämningen kan rubbas, ska ha som målsättning att undersöka:

- 1) Lämningarnas konstruktion, användning, datering, samt stenugnarnas, övernattningsgrundens och stensättningens relation till varandra och till andra närliggande lämningar.
- 2) Undersökningen ska vid mån av möjlighet omfatta markanalyser för att fördjupa kunskapen över stenugnarnas användning.
- 3) Lämningarna ska vid mån av möjlighet dateras genom antikvariska bedömningar över fyndmaterialet samt genom naturvetenskapliga analyser.
- 4) Utgrävningen ska utvidgas till att omfatta undersökning av omkringliggande markytor i de platser där marken inte består av kal bergsyta.

Undersökningsplanen och dess uppskattade kostnader gäller för kalenderår 2018. Den arkeologiska undersökningen ska innefatta kart- och arkivstudier, arkeologiskt fältarbete i form av arkeologisk utgrävning, analys av fyndmaterial samt efterarbete för sammanställning av resultaten.

1. Kart- och arkivstudier genomförs innan fältarbeten inleds. Dessa studier ska göras främst i digitala arkiv och i GIS-miljö med närmare genomgång av tidigare dokumentation över lämningarna i området. Genomgång av materialet uppskattas att tillsammans med praktiska förberedelser till fältarbetet ta 1 personaldag.

2. De av vägplanen berörda stenkonstruktionerna undersöks genom att frilägga och dekonstruera lämningarna och dokumentera identifierbara konstruktionsdelar i dem. Arkeologiska stratigrafiska kontexterna mäts in, fotograferas och beskrivs i ord. Efter arbetsmomentet är färdigt återställs lämningarna på deras ursprungliga plats. Detta arbetsmoment genomförs av två arkeologer i fält under 12 arbetsdagar och beräknas ta sammanlagt 24 personaldagar.

¹ Lindholm, Marcus (2017). Föglö Gripö–Degerby: Arkeologisk inventering inför Kortrutt Västra Föglö. Arkeologisk inventeringsrapport, Ålands landskapsregering, kulturbyrån.

4. Efterarbete för sammanställning av undersökningsresultaten uppskattas ta ungefär 15 personaldagar.

Kostnads kalkyl

Personalkostnader för två arkeologer i fält under 14 arbetsdagar

• 24 personaldagar (9 h), á 55 €/timme 11 880 €

Arkiv- och litteraturstudier samt avrapportering genast efter fältarbetet avslutats

• 16 personaldagar (7,75 h), á 55 € / timme 6 820 €

Totalt 18 700 €

Möte om vägplan, fornminnesskövling, för projektet korttrutt/västra Föglö, etapp 2, den 15/5 2018 i Självstyrelsegården, Mariehamn.

Invändningar:

1. De fornminnen i norra Degerby som landskapsregeringen nu vill rubba ligger på mark som är i min ägo (fastighet 62-406-3-24, Hästkleven).

Jag motsätter mig ett sådant ingrepp, som skulle strida mot andan och meningen i landskapslagen om fornminnen. Här måste de kulturella värdena, de "allmänna kulturintressena", kulturarvet vara avgörande. En rubbning skulle vara ett allvarligt ingrepp i en för åländska förhållanden unik skärgårdsmiljö. Fornlämningen orsakar enligt min absoluta uppfattning inte oskäligt stor olägenhet i förhållande till dess betydelse. Och man kan verkligen inte tala om vägplanen som "minsta möjliga påverkan" på kulturmiljön.

När det gäller vad som är "allmänna kulturintressen" bygger min bedömning på snart 50 års verksamhet som kulturjournalist, kritiker och författare, bland annat som kulturchef på Svenskfinlands största dagstidning Hufvudstadsbladet. Kulturmiljön kring Degerby har jag behandlat i essäsamlingen "Syrenbacken" och många andra texter i böcker, tidskrifter och dagstidningar.

2. De stenugnar och -sättningar som berörs är en central del av ett större fornminnesområde, som sträcker sig längs Spetalsund. Det handlar om ett i princip orört område med minnen från 1700-och 1800-talens militära aktioner med ryska och svenska trupper inblandade. I terrängen kan man också spåra äldre bosättning, möjligen från järnåldern.

Sammanlagt 96 olika fornminnen finns kartlagda i museibyråns i och för sig förtjänstfulla arkeologiska rapport – men jag hävdar att man under en kort rekognosering inte funnit alla objekt, bland

annat saknar jag uppgifter om de reminiscenser av en jungfrudans som ligger på ett berg just där den nya vägen skulle dras.

3. Fornminnena längs Degerölandets kust är en omistlig del av kulturmiljön vid Degerby, där den planerade bron innebär en total skövling av landskapsbilden. Segelleden genom Spetalsund har varit bruk åtminstone sedan medeltiden och är i sig ett kulturarv utan motstycke på Åland. Därför ingår dessa fornminnen i en större kulturhistorisk helhet av stort värde.

4. Jag motsätter mig även en arkeologisk undersökning av enstaka fornminnen bara för att en väg som jag inte accepterar planeras. Ska en sådan undersökning ha vetenskaplig tyngd måste det gälla ett större område och vara en del av ett mera omfattande forskningsprojekt.



Gustaf Widén

Ägare till fastigheterna Hästkleven 62-406-3-24 och Skansbacka 62-406-3-1 i Degerby, Föglö

Protokoll fört vid enskild föredragning

Utbildnings- och kulturavdelningen
Kulturbyrån

Beslutande

Minister
Tony Asumaa

Föredragande

Enhetschef
Mikko Helminen

Justerat

Omedelbart

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

Nr 14

Anhållan om rubbande av en del av fast fornlämning Fö

6.20

ÅLR 2018/4283

66 U3a

Ålands landskapsregering, infrastrukturavdelningens vägnätsbyrå har den 1.3.2018 (94 II, ÅLR 2016/4791) anhållit om att de delar av fornlämning Fö 6.20 som berörs av förslaget till vägplan för nybyggnad av landsväg, deletapp 2 i Degerby i Föglö, undersöks arkeologiskt så att tillstånd till rubbande kan ges. Vägnätsbyrån har erhållit en uppskattning av kostnaden för den arkeologiska undersökningen av kulturbyrån. Kostnaden och undersökningsplan har godkänts vid överläggning mellan landskapsregeringens kulturbyrå och vägnätsbyrå den 15.5.2018. Vid överläggningen har även fastighetsägaren till den berörda fastigheten hörts.

Kulturbyrån har på begäran av vägnätsbyrån 2017 genomfört en arkeologisk utredning över vägplaneområdet samt i sitt utlåtande 23 U3 den 13.2.2018 konstaterat att inom och i den absoluta närheten av den planerade vägkorridoren finns enligt Landskapslagen (1965:9) om fornminnen fredad fast fornlämning Fö 6.20, som behöver beaktas vid projektering av brokonstruktionen och utformning av vägplanen för området. För att vägplan för landsväg och bro på Degerö kan fastställas, krävs att infrastrukturavdelningen anhåller om tillstånd av kulturbyrån att få rubba de delar av fast fornlämning som berörs av vägplanen.

Landskapsregeringen beslöt genomföra undersökningen då den aktuella delen av fornlämningen bedöms förorsaka oskäligt stor olägenhet i förhållande till dess betydelse. Kontakt med vägnätsbyrån och markägaren till den berörda fastigheten kommer att ske i enlighet med vad som överenskommits vid överläggningen.

Den arkeologiska undersökningen har planerats ske under juni 2018. Kontakt med vägnätsbyrån och markägaren till den berörda fastigheten kommer att ske i enlighet med vad som överenskommits vid överläggningen. Landskapsregeringen kan fatta beslut om slutligt tillstånd till rubbande enligt 11 § Landskapslagen (1999:55) om

formninen efter att vägplanen har fått laga kraft.

Kostnaderna för undersökningen debiteras infrastrukturavdelningen, vägnätsbyrån.

Nr 15

Anhållan om rubbande av del av fast fornlämning Sa 23.11

ÅLR 2017/7449

67 U3a

Fastighetsägaren till fastigheten 736-423-3-21 (tidigare 736-423-3-10) har anhållit Ålands landskapsregering om att delar av fast fornlämning, höggravfält Sa 23.11 skall undersökas arkeologiskt så att tillstånd till rubbande av fornlämning kan ges. Enligt fastighetsägare utgör den nordöstra delen av denna fornlämning betydande olägenhet för nyttjande av tomten för bostadsändamål. Fastighetsägaren har byggt en väganslutning till fastigheten enligt tillstånd beviljat av vägnätsbyrån den 24.11.2017.

Fast fornlämning Sa 23.11 påträffades av fastighetsägaren under utförd röjning på platsen i januari 2017. Ålands landskapsregerings kulturbyrå har den 10 samt 31.1.2017 gjort en arkeologisk besiktning över det aktuella området och konstaterat att det rör sig om ett tidigare ej känt höggravfält från yngre järnåldern bestående av tre gravhögar. Fastighetsägarens markanvändningsplaner påverkar ytan på den nordöstliga gravanläggningen.

Landskapsregeringen beslöt att genomföra en arkeologisk undersökning på den berörda gravanläggningen inom fast fornlämning Sa 23.11 i Rangsby by i Saltviks kommun, då fornlämningen bedöms förorsaka oskäligt stor olägenhet i förhållande till dess betydelse.

Den arkeologiska undersökningen har planerats till juli månad 2018. Kulturbyrån meddelar fastighetsägaren då undersökningen genomförts och slutligt tillstånd till rubbande kan ges enligt 11 § Landskapslagen (1999:55) om formninen.

25. 05. 2018

Till Ålands landskapsregering/utbildnings- och kulturavdelningen, kulturbyrån**För kännedom:**Landskapsregeringen/infrastrukturavdelningen
Museiverket, Helsingfors**Ärende:**

Anhållan om att skyddsområde för fornminnen i Föglö Degerby fastställs

Härmed anhåller jag om att Ålands landskapsregering fastställer en del av min fastighet Hästkleven (62-406-3-24) i Föglö Degerby som lagstadgat skyddsområde för fornlämningar. (Se bilagd kartsbild (1) och utdrag ur fastighetsregistret (2).)

Motivering:

I landskapslag om fornminnen (1965:9) stadgas i 1 kap. 1 § att "fasta fornlämningar är fredade som minne av Ålands tidigare bebyggelse och historia". I § 5 beskrivs hur skyddsområde för fasta fornminnen fastställs. Lagen säger: "Har en fornlämnings gränser inte fastställts vid fastighetsförrättning eller expropriering skall landskapsregeringen fastställa gränserna på eget initiativ eller på ansökan av fastighetsägaren".

Enligt kulturbyråns presentation på landskapets officiella hemsida har landskapsregeringen i uppdrag "att skydda, vårda och informera om våra fornlämningsmiljöer så att både nuvarande och kommande generationer kan förstå och uppleva det historiska kulturarvet".

Åland har anslutit sig till den reviderade europeiska konventionen om skydd för det arkeologiska arvet (ÅFS 1995:97). Här utfäster

sig landskapet att försvara "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".

Riktgivande är även Europaparlamentets "**Skydd av Europas naturarv, byggnadsarv och kulturarv i landsbygdsområden och öregioner**"

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006IP0355&from=SV>

Här uppmanas "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."

Dessa lagar och förordningar ger stöd för min anhållan och visar på vilken betydelse fornminnen som ett kulturarv har både i ett nationellt och internationellt sammanhang.

Fornminnenas placering och historia

Vägplan etapp 2 för västra Föglö inom korttruttsprojektet, med projekterad bro över Spetalsund, är utställd till den 29/5 2018. Här berörs fyra i lag skyddade fornlämningar (Fö 6.20) på min mark. I enlighet med fornminneslagen har landskapsregeringen vänt sig till museibyrån med begäran om att fornminnena rubbas, vilket förutsätter en arkeologisk undersökning och godkännande av museiverket.

Enligt lagen ska fastighetsägaren höras. I min egenskap av markägare kallades jag till en protokollförd överläggning med representanter för museibyrån och vägnätsbyrån den 15/5 2018. Där framhöll jag, biträdd av mitt juridiska ombud Marcus Måtar,

att fornminnena på min mark ej får rubbas och att jag motsätter mig en arkeologisk undersökning som inte tar hänsyn till hela den rika flora av fornminnen som ligger längs Spetalsund.

De allmänna kulturintressena, försvaret av kulturarvet, måste i detta fall anses väga tyngre än tidsbunden teknokratisk planering, där osäkra ekonomiska faktorer ges alltför stor prioritet. Mina åsikter vid överläggningen har sammanfattats i en skrivelse som bilades protokollet (bilaga 3).

De fyra fornlämningar som berörs i vägplanen ingår i ett större sammanhängande område med arkeologiskt intressanta objekt längs Degeröstranden.

Det maritima kulturlandskapet kring Degerby bildar en kulturhistorisk helhet av för åländska förhållanden unikt slag. Fornminnena längs kusten anknyter till Spetalsunds och Kyrksundets tusenåriga historia som segelled; Föglö noteras som en anhalt redan i det "Danska itinerariet" på 1200-talet. In på 1960-talet var detta en viktig del av den stora farleden mellan Sverige och Finland, där såväl frakt- som passagerarfartyg trafikerade. De så kallade "Olympiabåtarna" och den första Vikingfärjan gick genom Spetalsund och fortfarande är leden flitigt anlita av galeaser, mindre fraktfartyg och nöjesbåtar. Sundet förenar sällsynta kulturhistoriska och visuella kvaliteter.

Under 1700- och 1800-talet var Degerby och Flisö ett centrum för ryska och svenska militära operationer och närvaron av olika flottenheter satte tydliga spår i bygden, framför allt under Stora nordiska kriget 1714-21 och Lilla ofreden 1742-43. Gårdsnamnet Skansbacka i norra Degerby vittnar fortfarande om en militär närvaro som på ett djupt plan präglat traktens historia.

Sammanlagt har kulturbyråns enhet för kulturarvsförvaltning kartlagt 96 fornlämningar – stenugnar, övernattningsgrunder, stenmurar och rösen – på Degerölandet och Gripö. Forskare har också förmodat att ännu tidigare bosättning, möjligen från järnåldern, kan anas i terrängen. Åtminstone ett 30-tal av dessa fornlämningar befinner sig på mark i min ägo.

Det område på drygt cirka 3,5 hektar som jag nu önskar att görs till ett för all framtid skyddat kluster av fornminnen har varit i min släkts ägo sedan 1600-talet som en del av tingsgården Enigheten. Jag har medvetet valt att inte exploatera denna mark eftersom jag anser att även en privat markägare har ett ansvar för att hålla det historiska kulturarvet levande.

Slutsats:

I den av landskapsregeringen beställda miljökonsekvensdömningen (MKB) betonas att landskapet kring Degerby är ett av Ålands känsligaste områden "med miljöer som berättar om ortens framväxt och betydelse som maritim miljö". Väg- och broprojektet sägs i alla alternativ innebära "negativa konsekvenser för Degerbys vattenrum och landskapsbild".

Området med fornminnen på min fastighet bildar en kulturhistoriskt värdefull helhet, som inte får slås sönder av moderna infrastrukturella projekt eller okänslig exploatering. Den planerade bron mellan Gripö och Degerö, med brofästet och vägen på Degerösidan i direkt anknytning till fornminnena, vore ur kulturhistorisk synvinkel en katastrof för fornminnesområdet som en helhet.

Föglö 25/5 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

Bilagor

1. Kartskiss över begärt skyddat område för fornminnen i Föglö Degerby. Grönt markerar områdets gränser. De blåa punkterna anger ungefärligt läge för de arkeologiska artefakterna enligt kulturbyråns inventering.
2. Utdrag ur fastighetsregistret, lagfartsbevis
3. Fastighetsägarens skriftliga uttalande vid överläggning 15/5 2018

Referensmaterial

Kulturbyråns utlåtande om "Projektering av vägplan och brobygge vid korttruttsprojektet i västra Föglö i Degerby, Föglö kommun", inklusive arkeologisk inventering av Föglö Gripö-Degerby (ÅLR 2017-4791)

Klas Eklund: Tusenårig sjötrafik genom Föglö. Föglö III, utgiven av Föglö hembygdsförening 1996

tarholmen

Spettarhálet

14.3

62-406-876-6

62-406-3-35

62-406-3-1

62-406-3-7

62-406-3-24

62-406-1-102

6-1-86

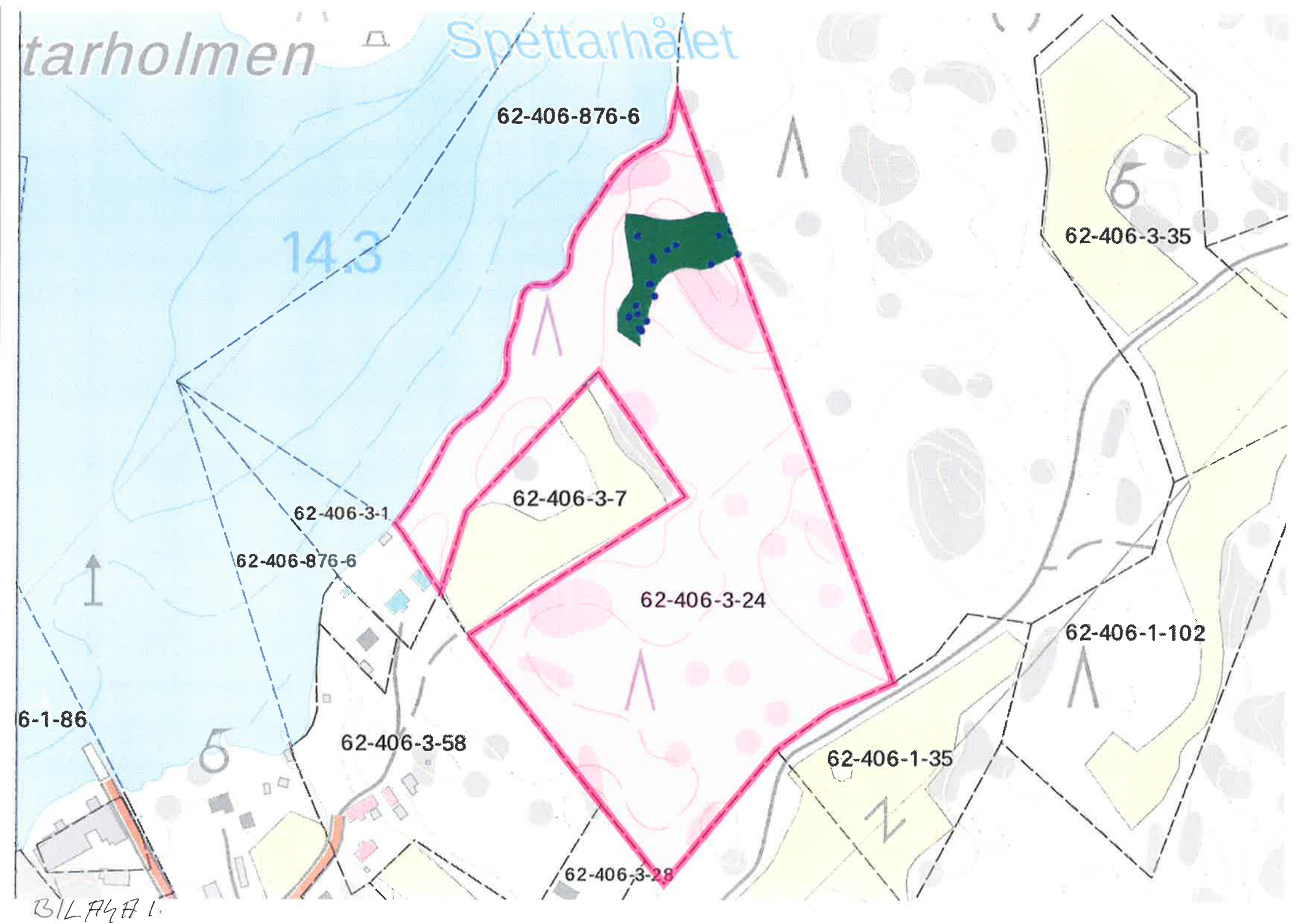
62-406-876-6

62-406-3-58

62-406-1-35

62-406-3-28

BILAGA 1.



Basuppgifter

Fastighetsbeteckning:	62-406-3-24	Registreringsdatum:	26.5.1986
Namn:	HÄSTKLEVEN	Totalareal:	23,13 ha
Typ av registerenhet:	Lägenhet	Jordareal:	23,13 ha
Kommun:	Föglö (62)		
Arkivhänvisning:	6:120-(M)		

Lagfartsuppgifter

1)	Förtydligande lagfart 18.7.1997
	Ärendenummer: 769/18.7.1997/684
	Arkivhänvisning: 769:1997:LH:684
	Ägarandel: 1/2
	Ägare: Widén, Gustaf Johan, 291050-1650
	Grund: PRECISERING AV LAGFARTEN PÅ TJÄNSTENS VÄGNAR. Klyvning 15.2.1979. Sökanden hade från tidigare lf 3.8.1973/457.
2)	Lagfart 19.1.1999
	Ärendenummer: 769/19.1.1999/76
	Arkivhänvisning: 769:1999:LH:76
	Ägarandel: 1/2
	Ägare: Widén, Gustaf Johan, 291050-1650
	Förvärv: Arvskifte 10.1.1999

Outbrutna områdets lagfartsuppgifter

Inga icke avskilda outbrutna områden eller separat överlåtna andelar av samfällt område.

Överlåtelser utan lagfart

Inga för inskrivningsmyndigheten kända överlåtelser utan lagfart.

Utskriven från fastighetsdatasystemet 22.5.2018.

Av beviset framgår åtminstone alla de ansökningar som har inkommit till inskrivningsmyndigheten före öppethållningstidens slut på vardagen närmast före datumet som anges i bevisrubriken. Eventuella anteckningar om rådighetsbegränsningar ska kontrolleras i gravationsbeviset.

Registerenhetens arealuppgifter kan vara inexakta.

Registerdata se närmare www.lantmateriverket.fi/registeruppgifter.

Ägarnas kontaktuppgifter

Lägenhet 62-406-3-24, HÄSTKLEVEN

Widén, Gustaf Johan
Skatuddsgatan 5 D 12, 00160 HELSINGFORS

Uppgifterna grundar sig på befolkningsdatasystemet.

Möte om vägplan, fornminnesskövling, för projektet
kortrutt/västra Föglö, etapp 2, den 15/5 2018 i
Självstyrelsegården, Mariehamn.

Invändningar:

1. De fornminnen i norra Degerby som landskapsregeringen nu vill rubba ligger på mark som är i min ägo (fastighet 62-406-3-24, Hästkleven).

Jag motsätter mig ett sådant ingrepp, som skulle strida mot andan och meningen i landskapslagen om fornminnen. Här måste de kulturella värdena, de "allmänna kulturintressena", kulturarvet vara avgörande. En rubbning skulle vara ett allvarligt ingrepp i en för åländska förhållanden unik skärgårdsmiljö. Fornlämningen orsakar enligt min absoluta uppfattning inte oskäligt stor olägenhet i förhållande till dess betydelse. Och man kan verkligen inte tala om vägplanen som "minsta möjliga påverkan" på kulturmiljön.

När det gäller vad som är "allmänna kulturintressen" bygger min bedömning på snart 50 års verksamhet som kulturjournalist, kritiker och författare, bland annat som kulturchef på Svenskfinlands största dagstidning Hufvudstadsbladet. Kulturmiljön kring Degerby har jag behandlat i essäsamlingen "Syrenbacken" och många andra texter i böcker, tidskrifter och dagstidningar.

2. De stenugnar och -sättningar som berörs är en central del av ett större fornminnesområde, som sträcker sig längs Spetalsund. Det handlar om ett i princip orört område med minnen från 1700- och 1800-talens militära aktioner med ryska och svenska trupper inblandade. I terrängen kan man också spåra äldre bosättning, möjligen från järnåldern.

Sammanlagt 96 olika fornminnen finns kartlagda i museibyråns i och för sig förtjänstfulla arkeologiska rapport – men jag hävdar att man under en kort rekognosering inte funnit alla objekt, bland

annat saknar jag uppgifter om de reminiscenser av en jungfrudans som ligger på ett berg just där den nya vägen skulle dras.

3. Fornminnena längs Degerölandets kust är en omistlig del av kulturmiljön vid Degerby, där den planerade bron innebär en total skövling av landskapsbilden. Segelleden genom Spetalsund har varit bruk åtminstone sedan medeltiden och är i sig ett kulturarv utan motstycke på Åland. Därför ingår dessa fornminnen i en större kulturhistorisk helhet av stort värde.

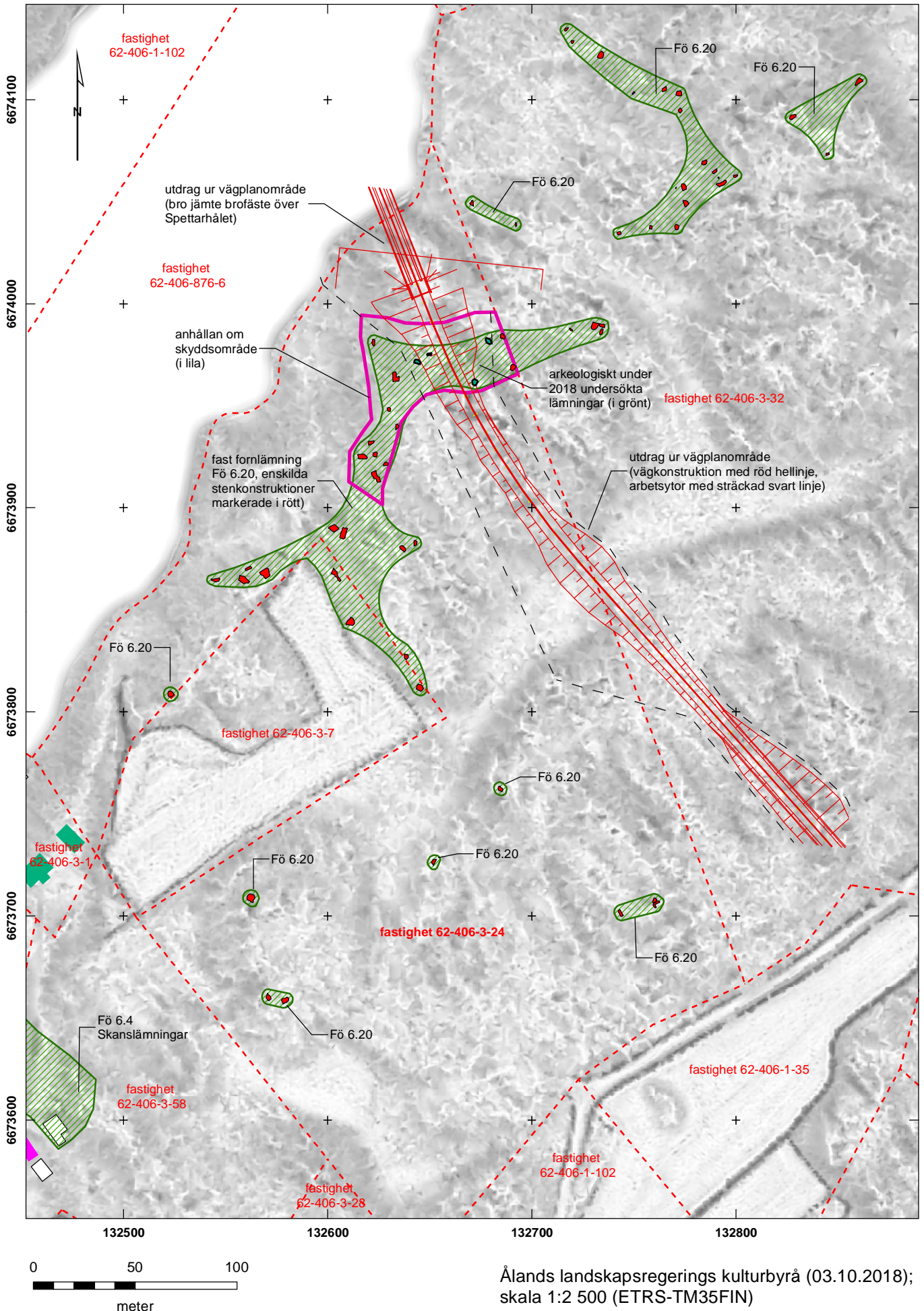
4. Jag motsätter mig även en arkeologisk undersökning av enstaka fornminnen bara för att en väg som jag inte accepterar planeras. Ska en sådan undersökning ha vetenskaplig tyngd måste det gälla ett större område och vara en del av ett mera omfattande forskningsprojekt.



Gustaf Widén

Ägare till fastigheterna Hästkleven 62-406-3-24 och Skansbacka 62-406-3-1 i Degerby, Föglö

Bilaga 6. Karutdrag över fast fornlämning Fö 6.20 med utdrag ur vägplan för en del av kortrutt Västra Föglö samt förslag till ett skyddsområde för fast fornlämning Fö 6.20 markerade. I skala 1:2500.



Ålands landskapsregerings kulturbyrå (03.10.2018);
skala 1:2 500 (ETRS-TM35FIN)



Utlåtande

13.11.2018

MV/1485/05.01.00/2018 1 (2)

Ålands landskapsregering
PB 1060
22111 MARIEHAMN

Referens ÅLR 2018/4283 ; ÅLR 2018/4298 ; 105 U3

Ärende **ÅLAND, FÖGLÖ, Rubbande av en del av fast fornlämning Fö 6.20 i Degerby**

Ålands landskapsregering har anhållit om Museiverkets utlåtande rörande rubbande av fornlämning Fö 6.20 i Degerby. Utöver det har man bett Museiverkets bedömning gällande anhållan om att ett skyddsområde för fast fornlämning fastställs. Skyddsområdets utsträckning skulle följa den fasta fornlämningens (Fö 6.20) yta/gränser. Den fasta fornlämningen Fö 6.20 utgör även ett föremål för landskapsregeringens beslut om arkeologisk undersökning inför rubbande.

Museiverket har behandlat ärendet i ett särskilt sammanträde den 8.11.2018 och kommer med följande utlåtande i ärendet.

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.

Generaldirektör

Juhani Kostet

Intendent

Satu Mikkonen-Hirvonen

För Mikko Helminen
kännedom

Enligt sändlista

Hänvisning

Anhållan dat. 1.3.2018 (ÅLR 2018/4283)
samt anhållan dat. 25.5.2018 (ÅLR 2018/4298)

Kontaktperson

Enhetschef Mikko Helminen

Ärende

**BESLUT I ÄRENDENA GÄLLANDE ANHÅLLAN
OM RUBBANDE AV FAST FORNLÄMNING FÖ
6.20 I DEGERBY, FÖGLÖ SAMT ANHÅLLAN
OM ATT FASTSTÄLLA SKYDDSOMRÅDE FÖR
DENSAMMA**

Ärende

Ålands landskapsregerings vägnätsbyrå har den 1.3.2018 anhållit om att de delar av fornlämning Fö 6.20 ryssugnsområde som berörs av förslaget till vägplan för nybyggnad av landsväg i Degerby, undersöks arkeologiskt så att tillstånd till rubbande kan ges (ÅLR 2018/4283).

Fastighetsägaren till fastigheten 62-406-3-24 har den 25.5.2018 anhållit av Ålands landskapsregering om att skyddsområde för fast fornlämning Fö 6.20 fastställs på den delen av fornlämningen som berörs av vägnätsbyråns anhållan (ÅLR 2018/4298).

Beslut

Landskapsregeringen beslöt bereda ärenden gemensamt med stöd av 21 § i Förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland och avgöra dem på en gång.

Landskapsregeringen beslöt enligt 11 § 1 mom. i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen bevilja vägnätsbyrå tillstånd att rubba de delar av fast fornlämning Fö 6.20 som berörs av den aktuella vägplanen, så att den kan fastställas.

Landskapsregeringen beslöt avslå fastighetsägarens anhållan om att skyddsområde för en del av fast fornlämning Fö 6.20 fastställs. Landskapsregeringen har genom beslut den 25.5.2018 konstaterat att de berörda delarna av fast fornlämning orsakar oskäligt stor olägenhet i förhållande till fornlämningens betydelse och därmed har tillstånd för rubbande av fast fornlämning har nu beviljats. Därmed beviljas inte anhållan om skyddsområde på samma yta.

Motivering

Ålands landskapsregerings kulturbyrå bedömer att i den fasta fornlämningens Fö 6.20 utbredning ingår de områden som bildar sammanhängande grupper med stenkonstruktioner samt tillhörande aktivitetstyper. Motsvarande ryssugnsområden som härstammar från samma typ av militära händelseförlopp under tidigmodern tid är en kännetecknande lämning för hela Ålands skärgård. I innerskärgårdsområdet mellan Föglö och Fasta Åland finns uppskattningsvis flera hundratals ryssugnar och tillhörande stenkonstruktioner.

Landskapsregeringen har den 15.5.2018 hållit överläggning mellan kulturbyrån och vägnätsbyrån i fastighetsägarens närvaro och den 25.5.2018 beslutit genomföra arkeologisk undersökning då den aktuella delen av fast fornlämning bedöms förorsaka oskäligt stor olägenhet i förhållande till dess betydelse. Den arkeologiska undersökningen har genomförts och avrapporterats under 2018.

Ålands landskapsregerings kulturbyrå har den 5.10.2018 begärt museiverkets utlåtande angående tillstånd att rubba en del av fast fornlämning Fö 6.20 så att landskapsregeringens vägnätsbyrå kan fastställa vägplan för nybyggnad av landsväg, deletapp 2, som förhindras av fornlämningen. Kulturbyrån har även begärt museiverkets bedömning gällande anhållan om att ett skyddsområde för fast fornlämning Fö 6.20 fastställs på den yta inom fornlämningen som även utgör föremål för landskapsregeringens beslut om arkeologisk undersökning inför rubbning.

I museiverkets utlåtande den 13.11.2018 (MV/1485/05.01.00/2018) konstateras 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”. Museiverket konstaterar även att den arkeologiska undersökningen som ligger till grund till hörandet har genomförts på ett uttömmande sätt.

Landskapsregeringen konstaterar att anhållan om att fastställa skyddsområde för en del av fast fornlämning med stöd av 5 § i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen har lämnats in till landskapsregeringens behandling efter att landskapsregeringen genom beslut den 25.5.2018 bedömt att de berörda delarna av fornlämningen kan rubbas efter att en arkeologisk undersökning gjorts.

Ändringssökande

Besväransvisning till beslutet bifogas

Minister

Tony Asumaa

Enhetschef

Mikko Helminen

FÖR KÄNNEDOM: Museiverket
PB 913, 00101 Helsingfors

SÄNDLISTA: Infrastrukturavdelningen, Vägnätsbyrån, härst.
Fastighetsägaren till fastigheten 62-406-3-24

Till Högsta förvaltningsdomstolen
per e-post

Ärende: Besvär gällande Ålands landskapsregering beslut nr 30 daterat
19.12.2018 gällande godkännande av rubbning av fast fornlämning på
Gustaf Widéns fastighet

Ändringssökande: Gustaf Widén

**Ombud och
processadress:** Marcus Måtar, C/O Cityjuristerna Ab, Storagatan 4, AX-22100
Mariehamn
Tel. 17200
e-post: marcus.matar@cityjuristerna.ax

1	YRKANDEN	2
2	KORT BAKGRUND	2
3	NÄRMARE GRUNDER	3
3.1	LANDSKAPSLAG OM FORNMINNEN	4

1 Yrkanden

Det yrkas,

- att landskapsregeringens ovannämnda beslut 19.12.2018 att rubba en del av fornlämningen Fö 6:20 i Degerby, Föglö samt att inte fastställa skyddsområde för samma fornlämning, upphävs, samt
- att ändringssökanden erhåller ersättning för sina rättegångskostnader jämte laga ränta inklusive rättegångsavgiften vid HFD.

2 Kort bakgrund

Ålands landskapsregering har 31.5.2018 fattat beslut om att fastställa vägplanen för nybyggnad av del 1 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjefäste på Mellanholm, landsväg nr 700, sektion 1250-3760, mellan Degerö-Norra Gripö, Mellanholm i Föglö kommun.

Gustaf Widén är ägare till fastigheterna Hästkleven (62-406-3-24) och Skansbacka (62-406-3-1) i Föglö Degerby. Dessa fastigheter berörs direkt av den här aktuella vägplanen samt av förslaget (deletapp 2) till vägplan för fortsatt utbyggnad av landsvägen i det aktuella området. På Widéns fastigheter finns fasta fornlämningar som härstammar bl.a. från 1700-talet (t.ex. det stora nordiska kriget). Det är fråga om ett betydande sammanhängande område där det finns lämningar av framförallt de ryska soldaternas olika anläggningar.

Brofästet på Degerö i norra Degerby och den fortsatta vägen placeras enligt förslagen till vägplaner på mark i Gustaf Widéns ägo i nära anslutning till ett större område med fornminnen: främst stenugnar, murar och övernattningsplatser från den ryska och svenska tiden under Stora ofreden 1714-1721 och Lilla ofreden 1742-43. Då rörde sig flottstyrkor med tusentals man i Föglötrakten. Landskapets kulturbyrå har kartlagt 96 fornlämningar i det

område som berörs av projekt västra Föglö, deletapp 2. Minnena av denna militära närvaro är ett kulturarv som till stor del skulle förstöras om vägplanen förverkligades.

Widén har i en skrivelse (25.5.2018) till Ålands landskapsregering begärt att ett område i hans ägo på cirka 3,5 hektar inrättas som skyddsområde för fornminnen. Godkänns denna anhållan kan vägplan etapp 1 och 2 inte förverkligas såsom tänkt. Landskapsregeringen har emellertid beviljat tillstånd till rubbning samt utan närmare motivering avslagit Widéns anhållan om fastställande av skyddsområde.

3 Närmare grunder

Landskapsregeringens beslut är bristfälligt motiverat. Det sägs enligt museiverket att tillståndet att rubba ryssugnarna kan ges ”förutsatt att beslutet grundar sig på en helhetsbedömning som tar i hänsyn båda anhängiggjorda ärendena”. Någon sådan helhetsbedömning har emellertid inte gjorts av landskapsregeringen.

Det är också enligt Widéns uppfattning felaktigt att man hävdar att ett skyddsområde inte kan inrättas för att det finns så många fornminnen av det slaget i skärgården. Men de facto existerar det över huvud taget inget skyddat område för ryssugnar; just därför är Gustaf Widéns begäran så viktig. Att ett större område fredas handlar om verklig helhetsbedömning av kulturlandskapet. Om fornlämningarna rubbas åstadkommer man obotlig skada på den kulturhistoriska helheten. Gustaf Widéns äganderätt och rättigheter att som markägare bevara sin egendom har inte betaktats i tillräcklig grad – intresseavvägningen har inte motiverats på ett lagligt sätt.

Widén är medveten om att kulturlandskap inte kan skyddas med stöd av fornminneslagen, men hans ansökan om skyddsområde gäller uttryckligen de fasta fornlämningarna som existerar på hans marker.

Gustaf Widéns anhållan om att ett skyddsområde inrättas förkastas godtyckligt med hänvisning till att den skulle gälla samma område för vilket landskapsregeringen beviljar tillstånd till att rubba fornlämningarna. Klart är emellertid att området där fornlämningar skall rubbas inte är identiskt med det område som Widén begärt att skall skyddas. Denna omständighet borde ha uppmärksamats av landskapsregeringen och möjligheten att i varje

fall delvis fastställa ett skyddsområde borde ha blivit föremål för beslut. Nu har dock anhållan om inrättande av ett skyddsområde helt sonika förkastats utan närmare motivering varför ett skyddsområde i varje fall delvis kunde ha godkänts.

Det är i högsta grad oklart om deletapp 2 av vägprojektet någonsin kommer att få en fastställd vägplan. Idag existerar inte något beslut om att fastställa etapp 2 av vägplanen. Ändå har man nu beviljat rubbning av de fasta fornlämningarna på Widéns marker.

3.1 Landskapslag om fornminnen

Det föreligger rika fynd av fornminnen och en rad fasta fornminnen där vägen skall fram och där brofästet skall placeras på Widéns marker. Widén anser att det saknas lagliga förutsättningar för att rubba dessa fasta fornminnen. Den i lagen angivna intresseavvägningen har inte utförts i tillräcklig eller korrekt utsträckning. Beslutet om rubbning är otillräckligt motiverat och saknar konkret resonemang kring 11 § landskapslag om fornminnens abstrakta uttryck "*Orsakar en fast fornlämning oskäligt stor olägenhet i förhållande till fornlämningens betydelse...*". Frågan är hur denna intresseavvägning framkommer av landskapsregeringens kortfattade beslut?

Enligt 5 § landskapslag om fornminnen skall skyddsområde fastställas på basen av ansökan från en fastighetsägare. Det finns ingen förklaring angående varför Widéns ansökan om fastställande av skyddsområde inte godkänns (i varje fall delvis). Eftersom ärendena gällande rubbning av fast fornminne respektive fastställande av skyddsområde behandlats gemensamt enligt 21 § förvaltningslagen för landskapet Åland, skall landskapsregeringens beslut, med beaktande av den kassatoriska principen, upphävas i dess helhet.

Mariehamn den 22 januari 2019

GUSTAF WIDÉN

Uppsatt av:


Marcus Måtar
JuK, Mariehamn

Bilagor:

- beslutet från Ålands landskapsregering
- museiverkets utlåtande

Protokoll fört vid enskild föredragning

Utbildnings- och kulturavdelningen
Kulturbyrån, U3a

Beslutande	Föredragande	Justerat
Minister Tony Asumaa	Enhetschef Mikko Helminen	Omedelbart

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

Nr 40

Museiverkets utlåtande rörande fast fornlämning Fö 6.20 i
Degerby, Föglö
ÅLR 2018/4283
ÅLR 2018/4298

Ärende

Ålands landskapsregerings kulturbyrå har den 5.10.2018 begärt museiverkets utlåtande angående tillstånd att rubba en del av fast fornlämning Fö 6.20 i Degerby, Föglö kommun, så att landskapsregeringens vägnätsbyrå kan fastställa vägplan för nybyggnad av landsväg, deletapp 2, som förhindras av fornlämningen. Kulturbyrån har även begärt museiverkets bedömning gällande anhållan om att skyddsområde fastställs på samma yta inom fast fornlämning Fö 6.20 som utgör föremål för landskapsregeringens beslut om arkeologisk undersökning inför rubbande.

Beslut

Landskapsregeringen beslöt anteckna museiverkets utlåtande dat. 13.11.2018 (MV/1485/05.01.00/2018) till kännedom.

Nr 41

Beslut i ärendena gällande anhållan om rubbande av fast fornlämning Fö 6.20 i Degerby, Föglö samt anhållan om att fastställa skyddsområde för densamma

ÅLR 2018/4283

ÅLR 2018/4298

141 U3

Ärende

Ålands landskapsregerings vägnätsbyrå har den 1.3.2018 anhållit om att de delar av fornlämning Fö 6.20 ryssugnsområde som berörs av förslaget till vägplan för nybyggnad av landsväg i Degerby, undersöks arkeologiskt så att tillstånd till rubbande kan ges (ÅLR 2018/4283).

Fastighetsägaren till fastigheten 62-406-3-24 har den 25.5.2018 anhållit av Ålands landskapsregering om att skyddsområde för fast fornlämning Fö 6.20 fastställs på den delen av fornlämningen som berörs av vägnätsbyråns anhållan (ÅLR 2018/4298).

Beslut

Landskapsregeringen beslöt bereda ärenden gemensamt med stöd av 21 § i Förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland och avgöra dem på en gång.

Landskapsregeringen beslöt enligt 11 § 1 mom. i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen bevilja vägnätsbyrå tillstånd att rubba de delar av fast fornlämning Fö 6.20 som berörs av den aktuella vägplanen, så att den kan fastställas.

Landskapsregeringen beslöt avslå fastighetsägarens anhållan om att skyddsområde för en del av fast fornlämning Fö 6.20 fastställs. Landskapsregeringen har genom beslut den 25.5.2018 konstaterat att de berörda delarna av fast fornlämning orsakar oskäligt stor olägenhet i förhållande till fornlämningens betydelse och därmed har tillstånd för rubbande av fast fornlämning har nu beviljats. Därmed beviljas inte anhållan om skyddsområde på samma yta.

Motivering

Ålands landskapsregerings kulturbyrå bedömer att i den fasta fornlämningens Fö 6.20 utbredning ingår de områden som bildar sammanhängande grupper med stenkonstruktioner samt tillhörande aktivitetsytor. Motsvarande ryssugnsområden som härstammar från samma typ av militära händelseförlopp under tidigmodern tid är en kännetecknande lämning för hela Ålands skärgård. I innerskärgårdsområdet mellan Föglö och Fasta Åland finns uppskattningsvis flera hundratals ryssugnar och tillhörande stenkonstruktioner.

Landskapsregeringen har den 15.5.2018 hållit överläggning mellan kulturbyrå och vägnätsbyrå i fastighetsägarens närvaro och den 25.5.2018 beslutit genomföra arkeologisk undersökning då den aktuella delen av fast fornlämning bedöms förorsaka oskäligt stor olägenhet i förhållande till dess betydelse. Den arkeologiska undersökningen har genomförts och avrapporterats under 2018.

Ålands landskapsregerings kulturbyrå har den 5.10.2018 begärt museiverkets utlåtande angående tillstånd att rubba en del av fast

fornlämning Fö 6.20 så att landskapsregeringens vägnätsbyrå kan fastställa vägplan för nybyggnad av landsväg, deletapp 2, som förhindras av fornlämningen. Kulturbyrån har även begärt museiverkets bedömning gällande anhållan om att ett skyddsområde för fast fornlämning Fö 6.20 fastställs på den yta inom fornlämningen som även utgör föremål för landskapsregeringens beslut om arkeologisk undersökning inför rubbade.

I museiverkets utlåtande den 13.11.2018 (MV/1485/05.01.00/2018) konstateras 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”. Museiverket konstaterar även att den arkeologiska undersökningen som ligger till grund till hörandet har genomförts på ett uttömmande sätt.

Landskapsregeringen konstaterar att anhållan om att fastställa skyddsområde för en del av fast fornlämning med stöd av 5 § i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen har lämnats in till landskapsregeringens behandling efter att landskapsregeringen genom beslut den 25.5.2018 bedömt att de berörda delarna av fornlämningen kan rubbas efter att en arkeologisk undersökning gjorts.

Nr 42

Anhållan om rubbade av en del av fast fornlämning Sa 20.8 i Tengsöda by, Saltviks kommun

ÅLR 2012/1736

142 U3

Ärende

Samfälligheterna 736-431-878-6 och 736-431-878-7 (Tengsöda samfällda land- och vattenområden 736-431-876-2) har anhållit om att de delar av fast fornlämning Sa 20.8 i Tengsöda by, Saltviks kommun, som ligger inom fastigheterna 736-431-878-6 och 736-431-878-7 ska rubbas så att fastigheterna kan nyttjas som sandtäkt. Enligt sökanden finns på samfälligheten en sandtäkt på 70 ar (sk. Kriko sandtäkt), som utgör en värdefull tillgång vars värde av sökanden uppskattas till ca 100 000 euro.

Beslut

Landskapsregeringen konstaterar att ansökan gäller fast fornlämning Sa 20.8, som är fredad enligt 1 § i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen och omfattas av hela den tidigare samfällda fastigheten 736-431-878-6 (Sandtäkt vid Kriko, 75 ar) som sedan 2014 tillsammans med bl.a. fastigheten 736-431-878-7 (Grus- och sandtäkt vid Myran) bildar en del av Tengsöda samfällda land- och vattenområden (736-431-876-2). På den tidigare registerenheten 736-431-878-7 finns inga fasta fornlämningar.

Landskapsregeringen bedömer med stöd av 11 § i Landskapslagen (1999:55) om fornminnen att fast fornlämning Sa 20.8 kan orsaka oskäligt stor olägenhet för samfälligheten i förhållande till fornlämningens betydelse. Därmed kan landskapsregeringen, efter att en arkeologisk undersökning gjorts på de berörda delarna av fornlämningen, bevilja tillstånd för rubbade av fast fornlämning Sa 20.8, enligt ansökan.

Enligt landskapsregeringens riktgivande regelverk för kostnadsfördelning vid arkeologiska undersökningar (U40/07/5/48, som bilaga 1) förordar inte landskapsregeringen rubbande eller bekostar undersökningar vid förslag till exploatering på fornlämningar eller vid förslag till täktverksamhet i anslutning till oexploaterade fornlämningar. Motiveringen är att ägaren har möjlighet att styra den egna markanvändningen så att fornlämningen inte behöver beröras.

Med stöd av 15 § i Landskapslagen (1965:9) om fornminnen ska sökanden bekosta den arkeologiska undersökningen som ska göras innan beslut om rubbande kan ges. Landskapsregeringen delger samfälligheten en uppskattning av kostnaderna för arkeologiska undersökningar, som bilaga 2.



Utlåtande

13.11.2018

MV/1485/05.01.00/2018 I (2)

Ålands landskapsregering
PB 1060
22111 MARIEHAMN

Referens ÅLR 2018/4283 ; ÅLR 2018/4298 ; 105 U3

Ärende **ÅLAND, FÖGLÖ, Rubbande av en del av fast fornlämning Fö 6.20 i Degerby**

Ålands landskapsregering har anhållit om Museiverkets utlåtande rörande rubbande av fornlämning Fö 6.20 i Degerby. Utöver det har man bett Museiverkets bedömning gällande anhållan om att ett skyddsområde för fast fornlämning fastställs. Skyddsområdets utsträckning skulle följa den fasta fornlämningens (Fö 6.20) yta/gränser. Den fasta fornlämningen Fö 6.20 utgör även ett föremål för landskapsregeringens beslut om arkeologisk undersökning inför rubbande.

Museiverket har behandlat ärendet i ett särskilt sammanträde den 8.11.2018 och kommer med följande utlåtande i ärendet.

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.

Generaldirektör

Juhani Kostet

Intendent

Satu Mikkonen-Hirvonen

Betänkande från finans- och näringsutskottet FNU 14/2018-2019

Utskriftsvänlig version »



Ålands lagting

Finans- och näringsutskottet

BETÄNKANDE nr 14/2018-2019

Datum

2019-03-21

Till Ålands lagting

Finans- och näringsutskottets betänkande

Medborgarinitiativ – En hållbar skärgårdstrafik

- Medborgarinitiativ 1/2017-2018

INNEHÅLL

Sammanfattning

Initiativtagarnas förslag

Utskottets förslag

Utskottets synpunkter

Ärendets behandling

Reservation

Utskottets förslag

Sammanfattning

Initiativtagarnas förslag

Ett medborgarinitiativ undertecknat av Simon Holmström och Isabel Kvarnfors jämte 1 886 röstberättigade medborgare har inlämnats till lagtinget.

I medborgarinitiativet föreslås att lagtinget uppmanar landskapsregeringen att ta fram förslag till lagstiftning om att trafiklösningar för skärgården inte får bryta mot de fyra hållbarhetsprinciperna i Ålands utvecklings- och hållbarhetsagenda.

Utskottets förslag

Utskottet föreslår att medborgarinitiativet lämnas utan beaktande med hänvisning till utskottets synpunkter nedan.

Utskottets synpunkter

Enligt 29 § lagtingsordningen (2011:97) för Åland krävs 1 000 namnunderskrifter för att lämna in ett medborgarinitiativ och initiativet ska enligt 33 § i arbetsordningen (2015:87) för Ålands lagting innehålla ett förslag i form av en lagtext eller ett förslag om att lagstiftningsåtgärder ska vidtas. Utskottet konstaterar att det aktuella medborgarinitiativet fyller de lagstadgade kriterierna för ett medborgarinitiativ varför det kan tas upp till behandling.

När det gäller möjligheten att lagstifta om att trafiklösningarna för skärgården inte får strida mot de fyra hållbarhetsprinciperna i Ålands utvecklings- och hållbarhetsagenda konstaterar lag- och kulturutskottet (LKU) i sitt utlåtande att en bestämmelse i lag enligt vilken trafiklösningar inte får strida mot de fyra hållbarhetsprinciperna i Ålands utvecklings- och hållbarhetsagenda vore att betrakta som ett närmast deklaratoriskt stadgande och att det inte är ovanligt att det i inledningen av lagtingslagar tas in stadganden av deklaratorisk karaktär. Exempel på sådana deklaratoriska stadganden är paragrafer som anger lagens syfte, vilket till exempel redan finns i plan- och bygglagen (2008:102) och miljöskyddslagen (2008:124). Även i 10 § landskapslagen (1957:23) om allmänna vägar finns det deklaratoriska stadganden som kan anses uppfylla hållbarhetskriterierna. För att deklaratoriska bestämmelser ska få ett innehåll bör de i regel åtföljas av materiella bestämmelser som förverkligar och

konkretiserar innehållet i det deklatoriska stadgandet. LKU ser således inte något formellt hinder mot att lagtinget uppmanar landskapsregeringen att i lag ta in ett deklatoriskt stadgande.

LKU konstaterar vidare att medborgarinitiativet inte tar sikte på någon specifik lag vilket innebär att det, om lagtinget skulle godkänna medborgarinitiativets kläm utan att inskränka den till en specifik lag, blir upp till landskapsregeringen att finna en lämplig lag för stadgandet.

Utgående från initiativtagarnas förslag till ny lagstiftning uppfattar utskottet förslaget så att hållbarhetsaspekterna speciellt skulle beaktas vid trafiklösningar i skärgården. LKU konstaterar att regional avgränsning i åländsk lagstiftning inte hör till vanligheten. Enligt LKU:s mening torde dock sådan regional begränsning vara möjlig. Ett näraliggande exempel är riksdagslagen om främjande av skärgårdens utveckling (FFS 494/1981) som för övrigt också innehåller en syftesparagraf enligt vilken lagens syfte är bland annat att stat och kommun bör sträva efter att skydda skärgårdens landskapsbild och natur för miljöskador. Utskottet konstaterar att hållbarhetskraven berör hela landskapet och dess omgivning och att enskilda områden därför inte kan utpekas speciellt ur hållbarhetssynvinkel.

Utskottet konstaterar att hållbarhetsagendan från år 2016 på ett övergripande plan har ett tema om *blomstrande människor i ett bärkraftigt samhälle på fredens öar*. Även om hållbarhetsagendan fäster stor vikt vid ekologisk balans och biologisk mångfald med ett sparsamt utnyttjande av naturresurser som en viktig komponent finns också människan givetvis med som en viktig del i denna helhet. I hållbarhetsavvägningarna måste även människans och de samhälleliga strukturernas behov beaktas. Utskottet konstaterar att alla investeringar i fast infrastruktur i princip strider mot hållbarhetskriterierna och att man därför alltid måste väga behoven av infrastrukturella satsningar mot de behov dessa ska försörja. I det nu aktuella fallet med ny infrastruktur på Föglö, som initiativtagarna lyfter fram, har behovet av en ny trafiklösning för en stor del av skärgården stått i förgrunden. I denna trafiklösning ingår en minskning av användningen av fossila bränslen i skärgårdstrafiken som en väsentlig del. I beredningsarbetet för bestämmande av de slutliga placeringarna av den nya infrastrukturen har omfattande miljökonsekvensbedömningar genomförts vilka också har haft en avgörande betydelse för de slutliga besluten.

Utskottet anser att medborgarinitiativet har ett gott syfte men konstaterar att det inte går att lagstifta om ett materiellt innehåll för hållbarhetskriterierna på ett genomförbart sätt, varför initiativet föreslås förkastat.

Ärendets behandling

Lagtinget har den 13 juni 2018 inbegärt finans- och näringsutskottets yttrande i ärendet.

Utskottet har den 24 januari 2019 inbegärt ett utlåtande från social- och miljöutskottet och den första februari ett utlåtande från lag- och kulturutskottet.

Utskottet har i ärendet hört vicelantrådet Camilla Gunell, ministern Mika Nordberg, utvecklings- och hållbarhetsstrategen Micke Larsson, projektchefen Ian Bergström, biträdande avdelningschefen Niklas Karlman, kansliledaren Simon Holmström och sakkunnige medlemmen Jan Grönstrand från Ålands Natur och miljö r.f.

Utskottet har röstat i ärendet varvid utskottets betänkande understöddes av fyra röster mot en. Ordföranden Petri Carlsson, viceordföranden Göte Winé samt ledamöterna John Holmberg och Ingrid Zetterman röstade för betänkandet. Ledamoten Lars Häggblom röstade emot. Vicetalmannen Veronica Thörnroos och ledamoten Stephan Toivonen avstod från att rösta.

Reservation

Ltl Lars Häggblom har lämnat in en reservation.

Utskottets förslag

Med hänvisning till det anförda föreslår utskottet

att lagtinget förkastar medborgarinitiativ nr 1/2017-2018.

Mariehamn den 21 mars 2019

Ordförande

Petri Carlsson

Sekreterare

Sten Eriksson

**Ålands lagting**

Lagtingsledamot

Lars Häggblom**RESERVATION**

Datum

2019-03-21

Till Ålands lagting

Reservation mot finans- och näringsutskottets betänkande nr 14/2018-2019 gällande

Medborgarinitiativ - en hållbar skärgårdstrafik

MI 1/2017-2018

Jag reserverar mej mot utskottets betänkande. Lagtingets majoritet har i tilläggsbudgeten våren 2017 gett landskapsregeringen en investeringsfullmakt om 40 miljoner euro för att förverkliga korttruttsprojektet för västra och östra Föglö. Landskapsregeringen har den 31 maj 2018 beslutat att antaga en vägplan för bro över Spettarsundet och väg på Gripö (ÅLR

2017/4791). Kostnaden för projektets del I är enligt vägplanen beräknad till 24 550 000 euro. Vägplanens etapp II med förbifart för Degerby antogs av landskapsregeringen den 24 januari 2019 (ÅLR 2018/3233). Kostnaden för detta projekt beräknas till 1 150 000 euro.

Konklusionen av dessa projekt är att färjpasset från Föglö till Svinö förkortas med 5 minuter jämfört med körtiden för dagens färjpass.

Lagtinget har under tidigare år fattat beslut om att hålla skärgården levande. Lagtinget godkände 1999 näringsutskottets betänkande 9/1998-1999 där angående Olof Erland m.fl. hemställningsmotion 46/1996-1997, Sune Eriksson m.fl. hemställningsmotion 65/1998-1999 och Lisbeth Eriksson m.fl. hemställningsmotion 66/1998-1999 ingick. I utskottets beslut hemställdes

att landskapsstyrelsen utreder och inför lagtinget föreslår fördelningspolitiskt balanserade åtgärder för att stimulera ekonomisk tillväxt och sysselsättning,

att landskapsstyrelsen utarbetar och förelägger lagtinget ett program för den regionala utvecklingen samt

att landskapsstyrelsen till lagtinget inkommer med ett förslag till en skärgårdslag för landskapet Åland vilken är i samklang med landskapets målsättning om en levande skärgård.

Hittills har veterligen ingen landskapsregering hörsammat dessa frågor och i synnerhet har ingen skärgårdslag antagits i landskapet.

Det nu föreliggande medborgarinitiativet efterlyser lagstiftningsåtgärder som bör ingå i en skärgårdslag.

Med anledning av det ovanstående föreslår jag

att utskottet godkänner medborgarinitiativets förslag till kläm.

Mariehamn den 21 mars 2019

Lars Häggblom



Ålands lagting

Finans- och näringsutskottet

UTLÅTANDE 2018-2019

Datum

2019-03-06

Till finans- och näringsutskottet

Lag- och kulturutskottets utlåtande

Medborgarinitiativ- En hållbar skärgårdstrafik

- MI nr 1/2017-2018

INNEHÅLL

Utskottets synpunkter

Ärendets behandling

Utskottets förslag

Finans- och näringsutskottet har med stöd av 52 § 1 mom. arbetsordningen för Ålands lagting anhållit om lag- och kulturutskottets utlåtande över klämman i medborgarinitiativ nr 1/2017-2018 - En hållbar skärgårdstrafik.

Utskottets synpunkter

I medborgarinitiativet föreslås att lagtinget uppmanar landskapsregeringen att ta fram förslag till lagstiftning om att trafiklösningar för skärgården inte får bryta mot de fyra hållbarhetsprinciperna i Ålands utvecklings- och hållbarhetsagenda. Finans- och näringsutskottets frågeställning gäller huruvida det är möjligt att lagstifta dels om att trafiklösningarna inte får strida mot de fyra hållbarhetsprinciperna i Ålands utvecklings- och hållbarhetsagenda, dels om att lagstiftningen skulle vara regionalt avgränsad.

Möjligheten att lagstifta om att trafiklösningarna inte får strida mot de fyra hållbarhetsprinciperna i Ålands utvecklings- och hållbarhetsagenda

Utskottet konstaterar att en bestämmelse i lag enligt vilken trafiklösningar inte får strida mot de fyra hållbarhetsprinciperna i Ålands utvecklings- och hållbarhetsagenda vore att betrakta som ett närmast deklatoriskt stadgande och att det inte är ovanligt att det i inledningen av lagtingslagar tas in stadganden av deklatorisk karaktär. Exempel på sådana deklatoriska stadganden är paragrafer som anger lagens syfte. För att deklatoriska bestämmelser ska få ett innehåll bör de i regel åtföljas av materiella bestämmelser som förverkligar och konkretiserar innehållet i det deklatoriska stadgandet. Utskottet ser således inte något formellt hinder mot att lagtinget uppmanar landskapsregeringen att i lag ta in ett deklatoriskt stadgande.

Utskottet konstaterar att medborgarinitiativet inte tar sikte på någon specifik lag vilket innebär att det, om lagtinget skulle godkänna medborgarinitiativets kläm utan att inskränka den till en specifik lag, blir upp till landskapsregeringen att finna en lämplig lag för stadgandet.

Möjligheten till regionalt avgränsad lagstiftning.

Utskottet konstaterar att regional avgränsning i åländsk lagstiftning inte hör till vanligheten. Enligt utskottets mening torde dock sådan regional begränsning vara möjlig. Ett näraliggande exempel är riksdagslagen om främjande av skärgårdens utveckling (FFS 494/1981) som för övrigt också innehåller en syftesparagraf enligt vilken lagens syfte är bland annat att stat och kommun bör sträva efter att skydda skärgårdens landskapsbild och natur för miljöskador.

Ärendets behandling

Finans- och näringsutskottet har med av 52 § 1 mom. arbetsordningen för Ålands lagting anhållit om lag- och kulturutskottets utlåtande över medborgarinitiativet.

I ärendets avgörande behandling deltog ordföranden Harry Jansson, viceordföranden Roger Eriksson, ledamöterna Brage Eklund, Bert Häggblom, Mikael Staffas och Tony Wikström samt ersättaren Tage Silander.

Utskottets förslag

Med hänvisning till det anförda föreslår utskottet

att finans- och näringsutskottet vid uppgörande av sitt betänkande beaktar vad som anförts i detta utlåtande.

Mariehamn den 6 mars 2019

Ordförande

Harry Jansson

Sekreterare

Susanne Eriksson

Högsta förvaltningsdomstolen
PB 180
00131 HELSINGFORS

korkein.hallinto-oikeus@oikeus.fi

Kontaktperson
Mikko Helminen

Ärende
Begäran om yttrande

Yttrande till högsta förvaltningsdomstolen i ärende Dnr 0371/1/19

Ålands landskapsregerings yttrande

Ålands landskapsregering bestrider ändringssökandens yrkanden och grunder i dess helhet och yrkar på att högsta förvaltningsdomstolen förkastar ändringssökandens besvär i sin helhet.

Ålands landskapsregering bestrider ändringssökandens yrkande om ersättning för rättegångskostnader inklusive rättegångsavgift till grund och belopp.

Grunder för yttrande

Ärendets bakgrund och beredning

Ärendet anknyter till deletapp 2 i det infrastrukturprojekt (korttrutt Västra Föglö) som infrastrukturavdelningen vid Ålands landskapsregering bedriver. Kulturbyrån har under året 2017, på begäran av vägnätsbyrån, genomfört en arkeologisk inventering över vägplaneområdet för att utreda om någon fast fornlämning kan komma att beröras av projektet i enlighet med 13 § i landskapslag (1965:9) om fornminnen (fornminneslagen).

I samband med inventeringen dokumenterades sammanlagt 96 stycken fornlämningar på vägplaneområdet varav 63 stycken tillhörande fast fornlämning Fö 6.20 (bilaga 1.2). Denna fornlämning utgörs av 53 lämningar av stenugnar, så kallade ryssugnar, samt 10 lämningar av övernattningsgrunder som härstammar från galärflottornas aktiviteter i området under 1700- och tidigt 1800-tal. Det är fråga om en vanligt förekommande fornlämningstyp i den åländska skärgården, i innerskärgårdsområdet mellan Föglö och fasta Åland finns uppskattningsvis flera hundratals ryssugnar och tillhörande stenkonstruktioner. På basis av den arkeologiska inventeringen kunde kulturbyrån konstatera att fyra fornlämningar tillhörande fast fornlämning Fö 6.20 berördes av den utställda vägplanen.

Kulturbyrån bedömde med stöd av 13 § i fornminneslagen att en fastställd vägplan för landsväg och bro på Degerö förutsätter att infrastrukturavdelningen anhåller kulturbyrån om tillstånd att få rubba de ovannämnda delarna av fast fornlämning Fö 6.20 som berörs av vägplanen (23 U 3, ÅLR 2017/4791, bilaga 2). Vägnätsbyråns anhållan om rubbning inlämnades 1.3.2018 varpå kulturbyrån kallade representanterna för vägnätsbyrån och fastighetsägaren till den överläggning som föreskrivs i 13 § i fornminneslagen (65 U 3, ÅLR 2016/4791, bilaga 3). Ändringssökanden deltog i överläggningen tillsammans med sitt ombud jur.kand. Marcus Måtar. Av protokollet till överläggningen framkommer att ändringssökanden vid hörandet motsatte sig projektet i sin helhet inklusive eventuell rubbning av fornlämning Fö 6.20 med motivering att fornminnets värde väger tyngre än vägprojektet (bilaga 1.3). Ändringssökanden uttryckte även önskan om att få överklaga rubbningsbeslutet. Av protokollet framgår att ändringssökanden informerades om att denne i enlighet med 13 § i fornminneslagen ska beredas tillfälle att bli hörd i saken emedan möjligheten att överklaga beslutet ankommer endast ärendets motpart.

Enligt 13 § i fornminneslagen ska en arkeologisk undersökning av en fast fornlämning utföras innan landskapsregeringen kan fatta ett beslut om rubbning. Ett beslut om utförande av en arkeologisk undersökning fattades av kulturbyrån den 25.5.2018 (66 U3, ÅLR 2016/4791, bilaga 4). Samma dag inlämnade ändringsökanden en anhållan om att fastställa ett skyddsområde för fornlämningar inom fastigheten Hästkleven (bilaga 1.5). I sin anhållan lyfte ändringsökanden fram samma argument för fastställande av skyddsområde som ändringsökanden redan framfört vid överläggningen gällande vägnätsbyråns ansökan om rubbning.

Den arkeologiska undersökningen genomfördes under tidsperioden juni-juli 2018 (bilaga 1.1). Efter avrapporteringen inhämtades museiverkets utlåtande i de båda anhängiggjorda ärendena i enlighet med den praxis som föranleds av 23 § i självstyrelselagen (1991:71) för Åland (se bilaga 1 och 5). Vägnätsbyrån beviljades 19.12.2018 rubbningstillstånd för de fyra stycken fornlämningar som berörs av vägplanen (Bilaga 6). I samma beslut avslogs ändringssökandens anhållan om fastställande av skyddsområde.

Fornlämningarnas legala skydd och skyddsområdets syfte

Ändringsökanden anför i besväret att fastställande av ett skyddsområde för fornlämningarna ifråga skulle hindra förverkligande av vägplanprojektet. En sådan uppfattning har dock enligt landskapsregeringen inte stöd i lag.

Enligt 1 § i fornminneslagen är fasta fornlämningar fredade som minne av Ålands tidigare bebyggelse och historia. De fasta fornlämningarna har således ett legalt skydd som gäller omedelbart, utan att något särskilt förfarande behöver vidtas.

Enligt 4 § och 5 § i fornminneslagen är, förutom själva fornlämningen, ett två meter brett område räknat från fornlämningens synliga ytterkanter (skyddsområde) skyddat utan att ett särskilt beslut vidtas. I förarbetet till fornminneslagen (nr.5/1964) sägs angående skyddsområdet: *"För att fredningen skall ha avsedd betydelse, bör icke blott fornlämningen utan också ett visst jordområde omkring densamma vara fredad"*. Skyddsområdets syfte är således att underlätta bevarandet av själva fornlämningen.

Som ovan anförts omfattas fornlämningen av ett skyddsområde utan att ett särskilt beslut vidtagits. I vissa fall kan det dock vara motiverat att fastställa gränserna för ett skyddsområde genom ett särskilt förfarande. Fastställande av skyddsområdets gränser kan vara motiverat t.ex. i de fall fornlämningens särskilda karaktär förutsätter ett större skyddsradie än två meter. Enligt 5 § i fornminneslagen kan skyddsområdets gränser fastställas på tre olika sätt: genom fastighetsförrättning, expropriering eller på ansökan av fastighetsägaren eller landskapsregeringen.

Enligt 7 § i fornminneslagen har en fastighetsägare eller en nyttjanderättsinnehavare rätt till ersättning av landskapets medel om ett skyddsområde vars gränser bestämts av landskapsregeringen orsakar dessa rättighetsinnehavare olägenhet som inte är ringa vid nyttjandet av fastigheten förutsatt att nyttjandet av fastigheten inte varit inskränkt på motsvarande sätt tidigare. För fastighetsägarens del anknyter fastställande av skyddsområde således till möjligheten att erhålla ett överklagbart beslut om fornlämningen och dess påverkan. Det bör dock påängteras att avsaknaden av fastställda gränser för ett skyddsområde påverkar inte själva fornlämningens legala skydd. Det huruvida det för en fast fornlämning fastställts gränser eller ej påverkar inte heller behandlingen av en ansökan om rubbning av fast fornlämning.

Motivering av beslutet

Beslutet uppfyller i alla avseenden de krav som uppställs för motivering av beslut i 39 § och 40 § i förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland. I motiveringen anges vilka omständigheter och utredningar som har inverkat på avgörandet och vilka bestämmelser som har tillämpats.

Ändringssökanden har i beslutet informerats om att skyddsområde inte fastställs för området eftersom landskapsregeringen har beviljat vägnätsbyrån tillstånd att rubba fornlämningarna ifråga. Ändringssökanden har i besvärsskriften anfört att det område som sökanden har ansökt att skyddsområde fastställs för inte avser samma område som gäller ansökan om rubbning och att landskapsregeringen därmed borde ha fastställt skyddsområde åtminstone delvis. Enligt landskapsregeringen motsvarar dock förslaget till skyddsområde det område som vägnätsbyrån hänvisar till i sin anhållan om tillstånd för rubbning (bilaga 1.6). Eftersom rubbning av en fornlämning i praktiken betyder att själva fornlämningen avlägsnas är det helt enkelt inte ändamålsenligt att fastställa ett skyddsområde för fornlämningar som inte kommer att bevaras.

Vad gäller de argument som avser beviljande av rubbningstillstånd för vägnätsbyrån konstaterar landskapsregeringen att ändringssökanden saknar partsställning i ärendet. Eftersom ärendena hade sakligt samband och var samtidigt anhängiga hos landskapsregeringen gjordes ett gemensamt beslut i ärendena med stöd av 22 § i förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland. Enbart det faktum att ärendena behandlats gemensamt innebär dock inte att sökandena skulle vara parter i behandlingen av varandras ärenden. Av ändringssökandens anhållan om fastställande av skyddsområde och de skriftliga synpunkterna som ändringssökanden inlämnade under överläggningen framkommer att ändringssökanden inte accepterar vägprojektet. Rätt forum för inlämnande av dessa synpunkter är att anföra besvär gällande den fastställda vägplanen.

Det bör dock poängteras att ändringssökanden haft möjlighet att inkomma med synpunkter i rubbningsärendet i egenskap av fastighetsägare. De synpunkter som ändringssökanden har framfört har gällt vikten av att bevara det kulturhistoriska arvet. I dessa frågor är landskapsregeringen med stöd av 3 § i fornminneslagen en sakkunnigmyndighet i vars tjänsteuppgift det tillhör att avväga i vilken mån fornlämningar behöver skyddas. I detta ärende har landskapsregeringen efter avvägning konstaterat att rubbning av fornlämningarna kan beviljas.

Rättegångskostnader

Landskapsregeringen bestrider skyldigheten att ersätta ändringssökandens yrkade rättegångskostnader jämte laga ränta. Förevarande process är inte förorsakad av felaktighet i landskapsregeringens förfarande.

Sammanfattning

Det beslut som landskapsregeringen har fattat i ärendet grundar sig på lag. Ärendet har beretts gediget och de undersökningar som ligger till grund för beslutet har dokumenterats på ett uttömmande sätt. I detta ärende har det inte varit fråga om särskilt skyddsvärda eller unika fornlämningstyper. Därav har vägnätsbyrån beviljats tillstånd att rubba fornlämningarna ifråga och ändringssökandens ansökan om fastställande av skyddsområde avslagits.

Minister

Tony Asumaa

Enhetschef

Mikko Helminen

BILAGOR

1. *Anhållan om museiverkets utlåtande rörande en del av fast fornlämning Fö 6.20 i Degerby, Föglö Kommun. 105 U 3, 5.10.2018, ÅLR 2018/4283 och ÅLR 2018/4298. Inklusivt bilagorna till anhållan vilka det i yttrandet hänvisas till med benämningarna ”bilaga 1.1 – 1.6.”*

2. *Utlåtande om projektering av vägplan och brobygge vid korttrattsprojekt Västra Föglö i Degerby, Föglö kommun. 23 U 3, 13.2.2018, ÅLR 2017/4791.*

3. *Kallelse till överläggning angående vägplan för nybyggnad av landsväg i samband med korttrutt Västra Föglö i Degerby, Föglö kommun. 65 U 3, 23.4.2018, ÅLR 2016/4791.*

4. *Beslut om utförande av arkeologisk undersökning. 66 U 3, 25.5.2018, ÅLR 2016/4791.*

5. *Museiverkets utlåtande i ärenden ÅLR 2018/4283 och 2018/4293.*

6. *Beslut i ärendena gällande anhållan om rubbande av fast fornlämning Fö 6.20 i Degerby, Föglö samt anhållan om att fastställa skyddsområde för densamma. 141 U 3, ÅLR 2018/4283 och 2018/4298, postat 20.12.2018.*