

**Protokoll fört vid pleniföredragning**  
Infrastrukturavdelningen  
Vägnätsbyrå

Närvarande

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

Frånvarande

Justerat

Omedelbart

Ordförande

Lantråd  
Katrín Sjögren

Föredragande

Minister  
Mika Nordberg

Protokollförare

Vägingenjör  
Björn Ekblom

.....

.....

.....

---

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

---

**Nr 11**

Vägplan projekt västra Föglö  
Vägplan för byggande av del 1 av förbindelse mellan  
Degerbyvägen och nytt färjfäste på Mellanholm,  
landsväg nr 700, sektion 1250 - 3760, mellan Degerö –  
norra Gripö, Mellanholm, Föglö kommun  
**ÅLR 2017/4791**

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 färjfäste på Mellanholm,  
landsväg nr 700, sektion 1250 - 3760, mellan Degerö - norra Gripö,  
Mellanholm, Föglö kommun

Såsom yttrande framför Ålands landskapsregering bemötande enligt  
bilaga I318P08.

---

Dokumentnamn      Nr      Sidnr  
YTTRANDE      320 II      1 (1)

Datum      Dnr  
30.08.2018      ÅLR 2017/4791

Högsta förvaltningsdomstolen  
PB 180  
00131 HELSINGFORS

korkein.hallinto-oikeus@oikeus.fi

Hänvisning

Dnr 3232-3235/1/18

Dnr 3271/1/18

Kontaktperson

Vägingenjör Björn Ekblom

Ärende

**VÄGPLAN PROJEKT VÄSTRA FÖGLÖ  
VÄGPLAN FÖR BYGGANDE AV DEL 1 AV  
FÖRBINDELSE MELLAN DEGERBYVÄGEN OCH  
NYTT FÄRJFÄSTE PÅ MELLANHOLM,  
LANDSVÄG NR 700, SEKTION 1250 - 3760,  
MELLAN DEGERÖ - NORRA GRIPÖ,  
MELLANHOLM, FÖGLÖ KOMMUN**

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 yttrande framför Ålands landskapsregering bemötande enligt bilaga.

Lantråd

Katrin Sjögren

Minister

Mika Nordberg

## BILAGA

Yttrande om besvär över beslut om fastställande av vägplan, dnr: HFD 3232-3235/1/18 och 3271/1/18 (20180830)

Bilaga A, Handlingsförteckning

De dokument som yttrandet hänvisar till och finns uppräknade i bilaga A kommer att lämnas in till HFD på en minnessticka den 31.8.2018

## **TILL HÖGSTA FÖRVALTNINGSDOMSTOLEN**

### **YTTRANDE**

#### **ÄRENDE**

Besvär över beslut om fastställande av vägplan för byggande av del 1 av förbindelse mellan Degerbyvägen och nytt färjäste på Mellanholm, landsväg nr 700, sektion 1250 - 3760, mellan Degerö - norra Gripö, Mellanholm, Föglö kommun, dnr. HFD 3232-3235/1/18 och 3271/1/18.

#### **PARTSUPPGIFTER OCH PROCESSADRESS**

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

**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

<b>1. YTTRANDE</b> .....	<b>4</b>
1.1. Processuella anmärkningar .....	5
1.1.1. Begäran om syn.....	5
1.1.2. Redan anförda anmärkningar.....	5
1.2. Yttrande avseende gemensamma besvärsgrunder .....	5
1.2.1. Oklar bilagenumrering .....	5
1.2.2. Felaktigt lagnummer.....	5
1.2.3. Beslutet är inte tillräckligt motiverat.....	6
1.2.4. Vägplanen har delats upp i strid med lagstiftning.....	6
1.2.5. Vägplanen uppfyller inte kraven i 10 § LL om allmänna vägar (samtliga besvärande).....	8
1.2.6. Värdeminskning av fastigheter .....	10
1.2.7. Utkastet till vägplan har inte ställts ut på Föglö kommuns digitala anslagstavla.....	11
1.2.8. Vägplanen saknar information om hur eventuellt framtida breddningsbehov av vägen ska hanteras	11
1.2.9. Befintlig fiskodling invid Gripö har inte beaktats i miljökonsekvensbedömningen .....	12
1.2.10. Inverkan på Degerbys ställning som centralort i Föglö kommun.....	12
1.2.11. Existerande fornminnen utanför vägplanens område.....	13
1.2.12. Vägplanen strider mot Farokventionen .....	14
1.2.13. Vägplanen behandlar inte Weserdomens rättsverkningar .....	15
1.2.14. Naturvärden på Gripö förstörs .....	20
1.2.15. Inget hållbarhetsperspektiv .....	21
1.3. Yttrande avseende besvärsgrunder i Linda Forslunds, Siv Forslunds, Pia Rosendahls, Birgitta Sjöholms och Christer Sjöholms besvär, Dnr 3232/1/18 .....	23
1.3.1. Inga fullmakter .....	23
1.4. Yttrande avseende besvärsgrunder i Gustaf Widéns besvär, Dnr 3233/1/18.....	23
1.4.1. Kulturarv från militär närvaro på Föglö skulle helt förstöras om planen verkställs.....	23
1.5. Yttrande avseende besvärsgrunder i Ålands Natur och Miljö r.f.s samt Natur och Miljö r.f.s besvär, Dnr 3234/1/18.....	24
1.5.1. Strider mot grundlagen LL om naturvård, LL om miljöskydd och Vattenlag för landskapet Åland.....	24
1.5.2. MKB:n är bristfällig.....	25
1.5.3. ÅLR har inte under beredningsskedet av fastställelsebeslutet beaktat de övergripande påpekanden och anmärkningar som har framförts.....	26
1.5.4. Avsaknad av långsiktig omvärldsanalys med beaktande av tekniska framsteg .....	27
1.5.5. Miljöpåverkan med anledning av verkställandet av vägplanen .....	27
1.5.6. Medborgarinitiativ måste behandlas först.....	28

1.5.7.	Avsaknad av bilageförteckning .....	28
1.6.	Yttrande avseende besvärsgrunder i Klas-Henrik och Regina Flodins besvär, Dnr 3235/1/18 ..	29
1.6.1.	Fredning av kärrbiotoper på Gripö .....	29
1.6.2.	Alternativ för vägplanen saknas .....	29
1.6.3.	Avsaknad av bullermodulering .....	30
<b>2.</b>	<b>FÖRTECKNING ÖVER HANDLING SOM LEGAT TILL GRUND FÖR BESLUTET .....</b>	<b>30</b>

## 1. YTTRANDE

Med anledning av Högsta förvaltningsdomstolens begäran daterad 11.7.2018 om yttrande och de handlingar som ligger till grund för det överklagade beslutet inkommer Ålands landskapsregering med följande.

De besvär som har avgivits omfattar till övervägande del samma besvärgrunder, varför yttrandet är disponerat så att det under punkt 1.2 bemöter de grunder som är gemensamma för två eller flera besvär och under punkt 1.3-1.6 de grunder som berörs i enskilt besvär.

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**”.

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 försämrade 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 lagtings 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). 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 1 av projektet västra Föglö.

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 1 alternativen 1a (hamn och väg) samt en kombination av alternativen 2b och 2c (bro).

## **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 majoriteten av de besvärsgrunder som anförts i besvären är sådana som redan har anförts genom de påminnelser som lämnats in med anledning av Ålands landskapsregerings beslut att låta ställa ut vägplanen, 1.3.2018 (nr. 1.20 i handlingsförteckningen respektive 1.7-1.19 i handlingsförteckningen).

Till denna del har anmärkningarna redan bemötts och hanterats i den slutliga versionen av vägplanen genom det genmäle som bifogats som bilaga 2 till det beslut som nu är föremål för besvär (nr. 1.1.2 i handlingsförteckningen).

## **1.2. Yttrande avseende gemensamma besvärsgrunder**

### **1.2.1. Oklar bilagenumerering**

Det överklagade beslutet innehåller två bilagehänvisningar, avseende förslaget till vägplan (bilaga 1; nr. 1.1.1 i handlingsförteckningen) och de genmälen som inkommit efter att planen varit utställd (bilaga 2; nr. 1.1.2 i handlingsförteckningen).

De bilagor som har bifogats beslutet har korrekt bilagenumerering. I beslutstexten ingår felaktiga referenser genom att den interna referensen ”I318P06” har antecknats som ”I118P06”. Bilagorna innehåller korrekta referensbeteckningar. Ålands landskapsregering beklagar skrivfelet, men noterar att det inte kan anses vara oklart att det är de bilagor som har bifogats som ”bilaga 1” respektive ”bilaga 2” som referenserna i beslutet avser.

### **1.2.2. Felaktigt lagnummer**

Den i beslutet ingående felaktiga hänvisningen i numreringen av LL om allmänna vägar, 1957:57 istället för det korrekta 1957:23, är beklaglig, men utgör inte grund för att upphäva beslutet.

Titeln på lagen är korrekt och av sammanhanget, både ärendets rubricering och beslutsmotiveringen, framkommer otvetydigt vilken lag som hänvisningen avser.

ÅLR noterar, att också i beslutet att låta ställa ut vägplanen, daterat 1.3.2018 (nr. 1.20 i handlingsförteckningen), ingår samma felaktiga lagnumrering. Det har inte hindrat Widén eller Karlsson från att lämna in påminnelser med anledning av beslutet, utan att påpeka den felaktiga numreringen (nr. 1.13 och 1.18 i handlingsförteckningen).

### 1.2.3. **Beslutet är inte tillräckligt motiverat**

Beslutet uppfyller i alla avseenden kraven avseende motivering i 39 § och 40 § Förvaltningslag för landskapet Åland. I motiveringen anges vilka omständigheter och utredningar som har inverkat på avgörandet och vilka bestämmelser som har tillämpats.

I bilaga 1 till beslutet (nr. 1.1.1 i handlingsförteckningen), under rubriken ”0 Ändringar föranledd av inlämnade påpekanden”, framkommer vilka justeringar som har gjorts i förslaget till vägplan i förhållande till det förslag som ställdes genom beslutet daterat 1.3.2018. Genom innehållet under rubriken kan den som läser den fastställda vägplanen få en klar överblick över hur inkomna påminnelser/anmärkningar har påverkat förslaget till vägplan.

### 1.2.4. **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 fastställelseprocessen.

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 de 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.



Ålands landskapsregering konstaterar att vägplanen för del 2 ställdes ut genom Ålands landskapsregerings plenibeslut daterat 3.5.2018 (nr. 1.6 i handlingsförteckningen). Fristen för att inkomma med synpunkter på del 2 av vägplanen löpte ut 29.5.2018, d.v.s. innan beslutet att fastställa vägplanen för del 1 fattades (31.5.2018).

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 1, var att det finns en förekomst av arkeologiska fyndigheter på Degerby sidan av Spettarhälet, som i enlighet med fornminneslagstiftningen måste undersökas innan ett rubbningstillstånd kan meddelas. Se punkt 1.2.11.

Ålands landskapsregering valde att dela upp vägplanen i två delar i syfte att låta vägplaneprocessen (del 1) och processen med att erhålla rubbningstillstånd för fornlämning (del 2) skulle löpa parallellt med varandra. Den arkeologiska processen ska enligt kulturbyrån vid Ålands landskapsregering inte vara något egentligt bekymmer eftersom fyndigheterna är av ringa natur. Myndigheten ansåg preliminärt det inte skulle finnas något egentligt hinder för att rubbningstillstånd skulle kunna beviljas.

Av det underlag och det material som ingått i vägplaneprocessen 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 1 och del 2 som ingår i bilaga 1 till plenibeslut daterade 1.3.2018 (beslut att ställa ut vägplanen) och 31.5.2018 (beslut att fastställa vägplanen; nr. 1.20 respektive 1.1.1 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. 1.30 i handlingsförteckningen) och 27.11.2017 i Lagtingets auditorium i Mariehamn till vilka berörda fastighetsägare inbjöds med kallelser i brev eller e-postmeddelanden (nr. 1.23 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. 1.22, 1.26 och 1.29 i handlingsförteckningen). I samtliga tre brev har vägsträckningens hela omfattning presenterats.

De som anfört besvär hänvisar till rättsfallet HFD 2002:64 som stöd för påpekandet att vägprojektet har delats upp i mindre delar på ett sätt som strider mot lagstiftningen. Ålands landskapsregering konstaterar att korttruttsprojektet är en projekthelhet som är välkänd för allmänheten och att landskapsregeringen inte har för avsikt, och inte heller har anfört, att en vägplan för del 2 inte ska fastställas. Tvärtom, del 2 ingår i MKB:n och vägplanen för del 2 har ställts ut genom beslut daterat 3.5.2018 (nr. 1.6 i handlingsförteckningen). Innehållet, strukturen och avgränsningen av MKB:n har diskuterats och bestämts vid det rådgörande möte som hölls 22.5.2015 (nr. 3.23 i handlingsförteckningen) och det avgränsningssammanträde 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.

Ålands Natur & Miljö r.f. har påpekat att det finns en osäkerhet i om medel kommer att beviljas för hela projektet, och vad som händer om del 1 färdigställs utan att del 2 kan förverkligas. Ålands landskapsregering konstaterar att vägprojektet inte kommer att igångsättas om inte vägplaner för del 1 och del 2 har fastställts och vunnit laga kraft. I genomförandefasen kommer entreprenad-upphandlingarna att göras samordnat i syfte att göra ekonomiska och tidsmässiga koordineringsvinster. Sannolikt delas projektet upp i en broentreprenad, en hamn- och muddringsentreprenad samt en vägentreprenad. Då är upphandlingsunderlaget så genomarbetat att tillräckligt noggranna kostnadsbedömningar kan göras innan beslut fattas. Landskapsregeringens förvaltningsrutiner kräver att det görs sakliga bedömningar av kostnaden för alla projekt som genomförs.

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.

#### 1.2.5. **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

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, d.v.s. det beslut som besväret avser, 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 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 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 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).

Det har efter förstudien presenterats andra alternativ som inte har kunnat visa samma positiva samhällseffekter eller inte varit jämförelser av trafiksystemen. Den Snabbrott som Ålands Natur & Miljö r.f. har presenterat under beteckningen Snabbrott är ett sådant förslag. Ålands landskapsregering hänvisar härvid till bemötande ÅLR 2017/9524 daterat 28.8.2018 (nr. 1.2 i handlingsförteckningen).

Vägdragningen över Gripö har anpassats efter de naturvärden som påträffats vid inventeringar i fält. Inventeringarna har genomförts i flera omgångar där detaljeringsgraden ökats vid varje ny inventering, utgående från de fynd som påträffats vid tidigare inventeringar. Målsättningen har varit att skapa en rättvisande bild av de naturvärden som idag existerar i det berörda området. I 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 inleddes. Också de som har anfört besvär har konstaterat att den vägdragning som presenterats i vägplanen väl tillgodoser de naturvärden som har påträffats på Gripö.

Vattenmiljön kring Gripö har under lång tid utretts noggrant för detta projekt. En vattenströmningsmodellering är genomförd för Spettarhålet, där effekterna av den föreslagna bron har kartlagts (nr. 1.4 och 1.4.1 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 marineko-logiska förutsättningar, känsliga habitat eller vattenkvalitet.

Vägplanens påverkan på Degerby som centralort i Föglö kommun behandlas under punkt 1.2.10.

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.

#### 1.2.6. **Värdeminskning av fastigheter**

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 köpeskillingsstatistik för respektive marktyp.

#### 1.2.7. **Utkastet till vägplan har inte ställts ut på Föglö kommuns digitala anslagstavla**

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

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

Ålands landskapsregerings beslut att låta ställa ut vägplanen har behandlats av Föglö kommun. Utställandebeslutet fattades dock 1.3.2018 (nr. 1.20 i handlingsförteckningen) och påminnelse med anledning av beslutet skulle vara Ålands landskapsregering tillhanda redan 21.3.2018. Föglö kommuns behandling av beslutet att ställa ut vägplanen (nr. 1.9 i handlingsförteckningen) har därför inte hanterats på den elektroniska anslagstavla som kommunen började använda 1.6.2018.

Beslutet att låta fastställa vägplanen (nr 1.1 i handlingsförteckningen) har fattats av Ålands landskapsregering och inte av Föglö kommun. Föglö kommun har således inte heller av denna anledning haft möjlighet eller skyldighet att ställa ut fastställelsebeslutet på dess digitala anslagstavla.

#### 1.2.8. **Vägplanen saknar information om hur eventuellt framtida breddningsbehov av vägen ska hanteras**

I 26 § 2 mom. LL om allmänna vägar anges att i vägplan ska anges, huruvida och på vilket sätt mark förbehålles för framtida breddning av vägen.

Dylikt förbehåll behöver göras bara om väghållaren redan vid fastställleskedet bedömer att vägen kommer att behöva breddas.

Ålands landskapsregering har bedömt att den vägbredd som ingår i vägplanen räcker för den uppskattade trafikmängden under överskådlig tid. Den standard som har valts för vägen är anpassad till bashastighet och beräknad trafikmängd. Om behov att bredda vägen mot förmodan skulle uppstå i framtiden kommer en ny vägplan att ställas ut.

### 1.2.9. **Befintlig fiskodling invid Gripö har inte beaktats i miljökonsekvensbedömningen**

Vattenmiljön har utretts noggrant under lång tid för detta projekt. 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.

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 Fiskeribrans utlåtande daterat 19.10.2017 (nr. 1.24 i handlingsförteckningen) av vilket framkommer att Fiskeribrån 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.

### 1.2.10. **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 korttruttsystemet 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 vägplaneförslaget 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 samt påminnelse som inkom

i samband med att vägplanen var utställd (nr. 2.2 och 1.9 i handlingsförteckningen) inte har haft synpunkter på vägplanen.

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.

#### 1.2.11. **Existerande fornminnen utanför vägplanens område**

Besvärsgunden avser den ansökan om fastställande av skyddsområde för fornlämning Fö 6:20 på bl.a. fastigheten Hästkleven (62-402-33-24) i Degerby, Föglö kommun som fastighetsägaren har inlämnat till Ålands landskapsregering 25.5.2018 (nr. 1.3 i handlingsförteckningen). Med anledning av ansökan har Ålands landskapsregerings kulturbyrå initierat ett ärende som handläggs under diarienummer ÅLR 2018/4298.

Ålands landskapsregering konstaterar att det skyddsområde som ansökan avser är beläget inom det område som omfattas av del 2 av vägprojektet. Del 1 av vägprojektet, som nu är föremål för besvär, berörs inte av ansökan.

Under MKB-processen har kulturmiljö- och fornlämningsutredningar gjorts av MKB-utredaren och redovisats i miljökonsekvensbedömningen (nr. 3.26.1-3.26.8 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. Vägplaneförslaget för del 1 grundar sig på de bedömningar som myndigheterna gjort. Man kan konstatera att del 1 av vägplaneförslaget inte berör några fornlämningar och kulturmiljövärden. Däremot berör del 2 av vägplaneförslaget ett ryssugnsområde på Degerö, detsamma som ovan angiven ansökan om inrättande av skyddsområde avser.

Kulturbyrån har 13.2.2018 avgivit ett utlåtande med anledning av projekthelheten, omfattande del 1 och del 2. I utlåtandet berörs bl.a. nu aktuell fornlämning (nr. 1.21, 1.21.1 och 1.21.2 i handlingsförteckningen).

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

Infrastrukturavdelningen har 1.3.2018 gjort en i 13 § LL om fornminnen avsedd anmälan till kulturbyrån (nr. 5.3 i handlingsförteckningen). Kulturbyrån har 23.4.2018 kallat till överläggning enligt 13 § LL om fornminnen (nr. 5.2 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. 5.1 i handlingsförteckningen). Kulturbyrån har 25.5.2018 fattat beslut att låta genomföra en i 13 § LL om fornminnen avsedd undersökning av fornminnet (nr. 5.1 i handlingsförteckningen).

Ålands landskapsregering konstaterar att ansökan avser ett fornminnesområde som är beläget utanför nu aktuell vägplan (del 1) och att området är beläget inom området för vägplan del 2, som ställdes ut genom beslut daterat 3.5.2018 (nr. 1.6 i handlingsförteckningen).

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 offentligt rättslig lagstiftning.

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 dock Ålands landskapsregering skyldighet att avvakta Kulturbyråns beredning och behandling av ansökan om rubbningstillstånd innan vägplanen för del 2 kan fastställas.

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.

#### 1.2.12. **Vägplanen strider mot Faroventionen**

Farokonventionen, ”Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society”, är en ramkonvention, som syftar till att utveckla riktlinjer för det spektrum av frågor som har bäring på kulturarvsområdet i Europa. Konventionen är antagen av Europarådet.

Farokonventionen handlar inte om hur utan varför det förflutnas lämningar ska bevaras. Det handlar om frågor som rör kulturarv och kulturmiljö i relation till några av de utmaningar och problem som samhället står inför som exempelvis, hållbar utveckling, etniska konflikter och globaliseringen.

En ramkonvention innehåller inga bindande krav utan ska snarare betraktas som ett inriktningsdokument där viktiga mål och insatser definieras.

Farokonventionen börjar tillämpas i Finland, inklusive Åland, den 1 september 2018. ÅLR hänvisar till Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till



området för lagstiftningen i Europarådets ramkonvention om kulturarvets värde för samhället (FFS 61/2018) samt Statsrådets förordning om Europarådets ramkonvention om kulturarvets värde för samhället (FFS 529/2018) (Finlands Författningssamlings fördragsserie 50/2018).

Ålands landskapsregering konstaterar att Faro-konventionen inte är gällande i Finland eller landskapet Åland ännu. Även om konventionen hade varit gällande bedömer Ålands landskapsregering att bestämmelserna i konventionen är så allmänt hållna att de inte kan anses ha direkt verkan på vägplanen, utöver de delar av konventionen som eventuellt redan ingår i nationell lagstiftning och som redan har beaktats i vägplanen och i det material som vägplanen är baserad på.

### 1.2.13. **Vägplanen behandlar inte Weserdomens rättsverkningar**

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 vattenårdsåtgärder, 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 lågsavvligt 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 företeckning 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.”. Kortruttsprojektet 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.

Ön Mellanholm, på vilken det nya färjefästet ska anläggas, se alternativ 1a i nr. 3.5 i handlingsförteckningen, ligger i anslutning till vattenförekomst Föglöfjärden (vf 46). I samma vattenförekomst ligger ön Skrovsö i vars närhet en fiskförädlingsanläggning är belägen. Fiskförädlingens miljötillstånd har varit föremål för en besvärprocess som resulterade i HFD:s avgörande nr. 21.12.2017/6647. I Ålands förvaltningsdomstols motivering, som HFD fastställde i sitt avgörande, redogörs för vattenförekomstens miljöstatus i förhållande till bl.a. Weserdomen. Ålands landskapsregering hänvisar till motiveringen.

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 sammanfattningen 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 färjvästet 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 anläggningskedet.*

*Västra Gripö och Långholmen är starkt påverkad 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 (rödlistat 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 Degerbyredden 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.”*

Den vägplan som besväret avser utgår från att det nya färjvästet ska byggas på Mellanholm, direkt väster om Långholm på norra Gripö, inte på västra 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 försämrats 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 färjepasset 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 färjfästet på Mellanholm, Gripö är redan belastat av den djupa farled som trafikeras av passagerar- och gods färjorna mellan Åbo och Mariehamn. Genom att avstå användningen av färjfästet 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 färjfäste 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 vattenströmningsmodellering som har utförts i anslutning till den plats där bron över Spettarhålet kommer att uppföras (nr. 1.4 och 1.4.1 i handlingsförteckningen) visar att byggnationen inte kommer att medföra någon negativ miljöpåverkan för vare sig marina naturvärden eller vattenkvaliteten.
- viii) Korttruttssystemet 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 tonnage 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.

#### 1.2.14. **Naturvärden på Gripö förstörs**

Vägplanen har tagit stor hänsyn till de naturvärden, t.ex. våtmarker, som finns på Gripö. Den vägsträckning som presenteras i vägplaneförslaget undviker naturvärdena på Gripö i största möjliga utsträckning. Av vägplanen framkommer hur vägsträckningen har anpassats för att undvika naturvärdena och hur miljöbyråns utlåtande 2.10.2017, som nämner bl.a. Gripös naturvärden, har hanterats i vägplanen.

Under avsnitt 1.3 i vägplanen anges bl.a.:

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

*Anläggandet av den nya vägen innebär också en barriär som kan få effekten att vissa arter hindras i sin förflyttning och spridning. Denna effekt bedöms bli liten eftersom trafikflöden är låga och vägen har anpassats efter naturen och är relativt smal.*

*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.”*

Inventeringarna av naturvärden på Gripö har genomförts i flera omgångar där detaljeringsgraden ökats vid varje ny inventering utgående från de fynd som påträffats vid tidigare inventeringar. Målsättningen har varit att skapa en rättvisande bild av de naturvärden som idag existerar i det berörda området. Redan i MKB:n som gjorde i samband med den jämförande förstudien där dagens skärgårdstrafiksystem jämfördes med ett korttruttsystem påbörjades insamlandet av fältdata.

Detta 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.

Vägdragningen har i högsta möjliga utsträckning anpassats för att undvika de naturfyndigheter som har gjorts på Gripö.

#### 1.2.15. 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 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. Korttruttssystemet är en av de strukturförändringar av skärgårdstrafikens rutter 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-, samhälleliga- och ekonomiska aspekter utreddes. Korttruttssystemets 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.

### 1.3. Yttrande avseende besvärsgrunder i Linda Forslunds, Siv Forslunds, Pia Rosendahls, Birgitta Sjöholms och Christer Sjöholms besvär, Dnr 3232/1/18

#### 1.3.1. Inga fullmakter

Den som undertecknat besväret har inte förevisat eller, av vad som anges i besvärsskriften, bifogat fullmakt som ger henne rätt att företräda delägarna till fastigheten Vestergård RNr 11:2. Besväret ska på denna grund avvisas alternativt förkastas.

### 1.4. Yttrande avseende besvärsgrunder i Gustaf Widéns besvär, Dnr 3233/1/18

#### 1.4.1. Kulturarv från militär närvaro på Föglö skulle helt förstöras om planen verkställs

I tillägg till vad som har anförts under punkt 1.2.11 ovan anför Ålands landskapsregering följande.

I MKB:n har behovet av att ta hänsyn till fornlämningar och kulturmiljöarv identifierats och värderats både som enskilda objekt och arkeologisk helhet. I vägplaneprocessen har kulurmiljö- 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. Kulturbyråns preliminära utlåtande bygger på att fyndigheten, som består av s.k. ryssugnar, kan rubbas eftersom förekomsten av dylika fyndigheter är god runtom Åland.

Kulturbyrån skriver följande i sitt utlåtande från 13.2.2018 (nr. 1.21 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 anholder kulturbyrån om tillstånd att få rubba de delar av fast fornlämning Fö 6.20 som berörs av vägplanen. Då den arkeologiska utredningen har visat att en fast fornlämning kan komma att beröras skall en anmälan genast göras till landskapsregeringen för överläggning för att klargöra vilket intresse som väger tyngst, det allmänna kulturintresset eller övriga intressen som berör projektet, och hur man skall förfara med fornlämningen. Vid överläggningen skall fastighetsägaren höras.”*

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.”*

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

I praktiken hanteras frågan genom att vägnätsbyrån har ansökt om tillstånd av kulturbyrån att få rubba de fornlämningar som berörs av del 2 av vägplanen (nr. 5.3 i handlingsförteckningen). Kulturbyrån har kallat till överläggning med vägnätsbyrån och fastighetsägaren genom kallelse daterad 23.4.2018 (nr. 5.2 i handlingsförteckningen), och överläggningen har protokollförts enligt bilaga till nr. 5.1 i handlingsförteckningen. Kulturbyrån har genom beslut daterat 25.5.2018 beslutat att låta utföra en sådan utredning som 13 § LL om fornminnen föreskriver (nr. 5.1 i handlingsförteckningen).

Kulturbyrån har därefter gjort utgrävningar av de aktuella fornlämningarna (4-6 st ryssugnar) och håller vid tidpunkten för detta yttrande på att bereda en begäran om utlåtande från Museiverket i Helsingfors om rubbningen. Utgående från Museiverkets utlåtande kan vägplanen för del 2 fastställas och kulturbyrån kan därefter fatta beslut om att fornlämningarna får rubbas.

## **1.5. Yttrande avseende besvärsgrunder i Ålands Natur och Miljö r.f:s samt Natur och Miljö r.f:s besvär, Dnr 3234/1/18**

Med beaktande av innehållet under punkt 3 i besvärsskriften anför Ålands landskapsregering följande yttrande.

### **1.5.1. Strider mot grundlagen LL om naturvård, LL om miljöskydd och Vattenlag för landskapet Åland**

Innan vägprojektet kan förverkligas kommer Ålands landskapsregering att, i enlighet med tvingande och relevant lagstiftning som bl.a. inkluderar LL om naturvård, LL om miljöskydd samt Vattenlag för landskapet Åland, anhålla om miljötillstånd för genomförandet av vägplanen för att låta miljöprövningsmyndigheten (ÅMHM) ta ställning till om landskapsregeringen i tillräcklig utsträckning under

planeringsfasen har beaktat den lagstiftning som berör påverkan på natur- och vattenmiljö vid genomförandet av vägplanen.

I samband med prövningen av ansökan om miljötillstånd kommer ÅMHH att pröva vägplanens ställning gentemot lagstiftningen samt uppställa de kontrollpunkter och rapporteringsåtaganden som myndigheten finns lämpliga och relevanta.

Härvid säkerställs att genomförandet av vägplanen inte bryter mot bestämmelserna i lagstiftningen.

#### 1.5.2. MKB:n är bristfällig

Den besvärande anser att miljökonsekvensbedömningen är bristfällig på ett antal punkter. Ålands landskapsregering konstaterar att det beslut som är föremål för besvär inte avser miljökonsekvensbedömningen som enskilt dokument, även om innehållet i miljökonsekvensbedömningen och de analyser som ingår i denna givetvis har legat till grund för vägplanens utformning och de miljömässiga överväganden som gjorts inför och i vägplanen.

De punkter som den besvärande anför och som inte bemöts på annat ställe i yttrandet är följande:

##### 1) **0-alternativet analyseras inte på samma sätt som övriga alternativ och har metodologiska brister**

Den konsult som tagit fram miljökonsekvensbedömningen har valt den struktur som framgår av MKB:n. Valet att behandla 0-alternativet på separat plats i dokument är en metodologisk åtgärd som inte påverkar inverkan eller innebörden av 0-alternativet i förhållande till de alternativ som förs fram i miljökonsekvensbedömningen. MKB:n uppfyller de lagkrav som uppställs för dylika instrument.

##### 2) **Förekomster av flera viktiga organismgrupper, t.ex. mossor, lavar, svampar och Insekter inte utredda**

Under MKB-processen har nödvändiga avgränsningar och bedömningar gjorts kring hur innehållet i miljökonsekvensbedömningen ska struktureras och vilka utredningar som ska ingå i den. Vid arbetet inför, under och efter MKB-processen har inte behov ansetts finnas att göra ytterligare bedömningar eller utredningar utöver de som finns angivna i MKB:n.

##### 3) **Vattenmiljöinventeringen (bilaga 8) behäftad med sådana fel, att de egentliga naturvärdena inte förefaller framställas på ett egentligt sätt. Ett exempel på detta är att området söder om Furuholmsbukten mot Skrovsö sund inte har undersökts enligt vattenmiljöinventeringens metodologiska karta på s. 12, men på s. 42 anges ändå området ha måttligt naturvärde på en oklar bevekelsegrund.**

Kommentaren avser Inventeringsrapport Vattenmiljö Västra Föglö (nr. 3.26.16 i handlingsförteckningen). I rapporten behandlas aktuellt område. Konsulten som har uppgjort miljökonsekvensbedömningen har gjort en bedömning utgående från den insamlade data som funnits tillgänglig.

Ålands landskapsregering noterar att den aktuella platsen undersökts eftersom den utgjorde en möjlig placering av det nya färjefäste som ska byggas (alternativ 1b), men att placeringen inte befanns lämplig p.g.a. de naturvärden som konstaterades under MKB-processen. Det valda alternativet, alternativ 1a, kommer inte att påverka vattenkvaliteten i det aktuella området.

Därtill bedömdes att det inte behövdes ytterligare undersökningar i Furuholmsbukten då vägplanen inkluderar en plan att förbättra genomströmningen av vatten mellan Furuholmsbukten och Hamnasvika genom att anlägga en rörbro som möjliggör avsevärt större genomströmning än i det dike som är anlagt idag.

### 1.5.3. **ÅLR har inte under beredningsskedet av fastställelsebeslutet beaktat de övergripande påpekanden och anmärkningar som har framförts**

**Vägplanen strider mot FN:s konvention om biologisk mångfald.** Ålands landskapsregering finner att samhällsnyttan med vägprojektet och den ändamålsenlighetsbedömning som har utförts med stöd av 10 § LL om allmänna vägar uppväger den miljöpåverkan som projektet medför, också vad gäller den biologiska mångfalden.

Det konstateras, att konvention om biologisk mångfald trädde ikraft i landskapet Åland till de delar bestämmelserna i konventionen faller inom landskapets behörighet genom beslut av Ålands lagting daterat 6.6.2016, beslut LTB 25/2016.

Ytterligare konstateras att konventionen inte innehåller tvingande bestämmelser, utan att bestämmelserna, som är på övergripande nivå, bör införlivas i nationell lagstiftning. Till den del så har skett i landskapet Åland beaktar vägplanen och den underliggande dokumentationen bestämmelserna i konventionen om biologisk mångfald.

**De broar, vägar och farleder som anläggs genom vägprojektet måste underhållas vart 20:e år. Miljöpåverkan beaktas inte i planen.** Landskapet har ca 640 km vägar och 57 broar i trafiksystemet. Drifts- och underhållskostnaden är strax under 3 000 000 €/år. Vägprojektet omfattar en (1) bro och ca 3,7 km vägsträcka, varför bedömningen är att projektet inte i nämnvärd omfattning kommer att påverka den årliga underhållskostnaden.

Miljöpåverkan med anledning av det underhåll som kommer att behövas med anledning av vägplanen är marginell, i synnerhet med beaktande av de beräknade trafikmängderna, att befintlig hamn i Degerby ersätts av den nya hamn som ingår i vägplanen samt att befintlig färja ska ersättas men en elhybridfärja.

I miljökonsekvensbedömningen för trafiksystemet finns beräkningar för hur CO<sub>2</sub>-utsläppen minskar genom införandet av korttruttssystemet (nr. 4.15 i handlingsförteckningen).

#### 1.5.4. **Avsaknad av långsiktig omvärldsanalys med beaktande av tekniska framsteg**

Den trafiksystemförändring som korttruttsprojektet medför är analyserad utgående från existerande och framtida trafik- och kapacitetsbehov inom förstudien av korttruttsystemet (2012-13) (handlingar under punkt nr. 4 i handlingsförteckningen). I samband med varje investering av tonnage gör landskapsregeringen en omvärldsanalys med målsättning att upphandla det mest miljöeffektiva tonnage som finns tillgängligt.

Landskapsregeringen har lyft fram de positiva miljöeffekter som korttruttsystemet ger, genom att kombinera kollektivtrafik med buss och färjor från t.ex. östra Föglö till Kökar eller Sottunga samt byte av befintligt fartygstonnage till en elhybridfärja.

Till den långsiktiga omvärldsanalyser ska inkluderas i ett beslut om antagande av vägplan bedömer Ålands landskapsregering att den ändamålsenlighetsbedömning som bemöts under punkt 1.2.5 ovan innehåller tillräckligt underlag för en sådan analys.

Den besvärandes förslag till s.k. Snabbtrutt har bemötts av ÅLR, bemötande ÅLR 2017/9524 daterat 28.8.2018 (nr. 1.2 i handlingsförteckningen).

#### 1.5.5. **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 infrastruktur-satsning liksom korttrutten medför givetvis miljöpåverkan, som måste sättas i relation till dels befintlig miljöpåverkan, dels den nytta som satsningen medför.

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.

**Landskapsbilden.** Den besvärande anför att vägbygget föranleder omfattande sprängningar i berggrunden och hanteringen av jordmassor och lössprängt material inom området. Resultatet i landskapsbilden kan visa sig i stora förfulande så kallade "sidotag" eller som fristående bergtäkter som öppnats på olika separata ställen. Ålands landskapsregering konstaterar att fyllnadsmassor och material till terrasser, överbyggnad, förstärknings- och bärlager för nybyggnaden av vägen tas från skärningar i väglinjen, vilket innebär att s.k. sidotag inte blir nödvändiga. Påverkan på landskapsbilden är således begränsat till vägutrymmet, färjefästet och bron.

**Naturens mångfald.** Den påverkan på det klibbalskärr och på havsörnars häckningsrevir som den besvärande lyfter upp i sitt besvär uppstår inte. Av vägplanen följer att vägen kommer att dras på ett sådant sätt att sagda platser helt undviks.

Därtill anförs att ett eventuellt vägbygge permanent skulle kapa av förbindelsen i anslutning till Hamnasvikas och att avkapningen skulle påverka vattenbalansen i viken. I vägplanen har särskilt beaktats att vattenutbytet mellan Furuholmsbukten och Hamnasvika inte får förminskas. I förslaget har en rörbro presenterats över

vattendraget. Rörbron möjliggör en avsevärd ökning av genomströmningsarean jämfört med idag.

**Hållbart nyttjande av naturtillgångarna.** Den besvärande anser att Ålands landskapsregering inte förklarat varifrån behovet av material till släntbeklädnader ska tas och att transporter från fasta Åland är oändamålsenligt från miljösynpunkt. Ålands landskapsregering konstaterar att i mån av möjlighet och tillgänglighet kommer nödvändiga massor att tas från väglinjen samt, vid behov, primärt från andra platser i Föglö kommun. Se sidan 20 i miljökonsekvensbedömningen (nr. 3.2 i handlingsförteckningen). Generellt går det bra att lokalisera och använda lokala jordmassor, t.ex. från annan byggnation, ledningsdragningar, dikesförbättringar m.m.). Det ligger i landskapsregeringens och entreprenörernas intresse att säkerställa att transportlängden och därmed transkortkostnaderna hålls så korta respektive låga som möjligt

**Skyddsåtgärder.** Ålands landskapsregering har i vägplanen uttömmande redogjort för de risker som finns i anslutning till genomförandet av vägplanen. Dessa risker kommer att beaktas av ÅMHH när myndigheten ska hanteras ansökan om miljötillstånd, och kommer att förverkligas genom att ÅMHH uppställer kontrollåtgärder och begränsningar som Ålands landskapsregering har skyldighet att beakta och löpande avrapportera till ÅMHH under och efter genomförandefasen. Härvid kommer särskild hänsyn att tas till relevant och befintlig lagstiftning.

#### 1.5.6. **Medborgarinitiativ måste behandlas först**

Det medborgarinitiativ som nämns i besväret inlämnades till Ålands lagting 7.5.2018 (nr. 1.5 i handlingsförteckningen) och hanteras enligt det regelverk som gäller för dylika initiativ. Initiativet omfattar inte ett alternativt förslag till trafiksystem, utan 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.

Ärendet är för närvarande under behandling av lagtingets finans- och näringsutskott.

Den vägplan som nu är föremål för besvär härstammar från Ålands lagtings tilläggsbudget nr 1, år 2017, då lagtinget beslöt att gå vidare med projekt västra och östra Föglö och att genom korttruttsystemet förändra skärgårdstrafiken.

I avsaknad av andra beslut från Ålands lagting har Ålands landskapsregering att fullgöra sitt uppdrag att förverkliga korttruttsystemet. Medborgarinitiativet utgör inte hinder för Ålands landskapsregering att fastställa vägplanen.

#### 1.5.7. **Avsaknad av bilageförteckning**

Det åligger inom ramen för Ålands landskapsregering allmänna förvaltningsrättsliga skyldighet att noggrant och fullgott utreda de ärenden som behandlas av myndigheten. Vägplanen har föregåtts noggranna och omfattande utredningar, se handlingsförteckningen, varför Ålands landskapsregering finner att utredningsskyldigheten har fullgjorts.

De bilagor som beslutet att fastställa vägplanen är baserade på framgår av beslutstexten.

Att hänvisa till utlåtanden som landskapsregeringen inhämtat som underlag för vägplanen och som är offentliga handlingar strider inte mot lag.

## **1.6. Yttrande avseende besvärsgrunder i Klas-Henrik och Regina Flodins besvär, Dnr 3235/1/18**

### **1.6.1. Fredning av kärrbiotoper på Gripö**

Ansökan om fredning av kärrbiotoper på Gripö har avslagits av Ålands landskapsregering genom beslut daterat 23.1.2018, beslutsnr. 9 S4, dnr. ÅLR 2017/8607. Enligt den besvärandes egen uppgift ligger ärendet för tillfället hos Högsta förvaltningsdomstolen.

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

Ärendet utgör inte hinder för Ålands landskapsregering att fastställa vägplanen.

### **1.6.2. Alternativ för vägplanen saknas**

Under MKB-processen har Ålands landskapsregering tagit fram genomförbara alternativ utgående från effekter på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap, materiella tillgångar och kulturarv. MKB-processen definierar ytterligare utredningsbehov, begränsningar och hänsynskrav i fortsatt planering och genomförande som sedan ska tas vidare till nästa process, vägplaneprocessen.

I vägplaneprocessen utreds alternativen med en större detaljeringsgrad och beaktas de förutsättningar som MKB:n har ställt (utredningsbehov, begränsningar och hänsynskrav).

Innan projektet kan förverkligas ska ett miljötillstånd erhållas där miljöprövningsmyndigheten (ÅMHM) tar ställning till om ÅLR, i planeringen, tagit i beaktande de lagar som begränsar påverkan på natur- och vattenmiljö i genomförandet. Påverkan på naturen ska bedömas enligt naturvårdslagen och på fornlämningar enligt fornminneslagen.

Ålands landskapsregering konstaterar att tillgängliga alternativ för vägprojektet, såsom uppdraget från Ålands lagting är formulerat, har behandlats utförligt i miljökonsekvensbedömningen för trafiksystemen (nr. 4.15 i handlingsförteckningen) samt i miljökonsekvensbedömningen för vägprojektet (nr. 3.2 i handlingsförteckningen).

### 1.6.3. **Avsaknad av bullermodulering**

I samband med MKB:n gjordes en bullerutredning för förbindelsen. Materialet har funnits tillgängligt på <http://www.regeringen.ax/infrastruktur-kommunikationer/kortrutt/mkb-vastra-foglo>. Utredningen finns som bilagor 10-14 till MKB:n (nr. 3.12-3.16 i handlingsförteckningen).

## 2. **FÖRTECKNING ÖVER HANDLING SOM LEGAT TILL GRUND FÖR BESLUTET**

Ålands landskapsregering hänvisar till förteckningen i bilaga A.

Mariehamn den 30 augusti 2018

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING

Uppsatt av

Björn Ekblom  
Vägingenjör

Ian Bergström  
Projektchef



Bilaga nr:	<b>HANDLINGSFÖRTECKNING</b>		
<b>1</b>	<b>VÄGPLANEPROCESS</b>	<b>filnamn</b>	<b>Datum</b>
1.0	Delgivning av beslut att fastställa vägplan i retur från Föglö kommun	ÅLR2017_4791 delgivning i retur.pdf	18.7.2018
1.1	Beslut att fastställa vägplan	nr06-2018-pleni-I3.pdf	31.5.2018
1.1.1	Bilaga 1 till beslut att fastställa vägplan, I318P06. bilaga innehåller vägplanen som fastställdes i beslutet.	nr06-2018-pleni-I3.pdf	31.5.2018
1.1.2	Bilaga 2 till beslut att fastställa vägplan, I318P06. bilaga innehåller ÅLR:S bemötanden av på vägplaneförslaget inlämnade påminnelser.	nr06-2018-pleni-I3.pdf	31.5.2018
1.2	Landskapsregeringens bemötande av Ålands Natur och Miljö rf:s "Snabbtruttredning"	Bemötande av Snabbtruttutr. ÅNOM slutversion 2018.08.28.pdf	28.8.2018
1.3	Anhållan om att inrättande av skyddsområde i Föglö, Degerby fastställs	4156_001.pdf	25.5.2018
1.4	Expertbedömning vattenmiljö västra Föglö	WSP_Expertbedömning_konsekvenser Hydrodynamik_Spettarhålet_ver00.pdf	23.5.2018
1.4.1	Vattenströmningsmodellering Spettarhålet.	Technical note Spättarhålet Numerical modelling assessment - DRAFT 2018-04-20.pdf	20.4.2018
1.5	Medborgarinitiativ 1/2017-2018 "En hållbar skärgårdstrafik"	MI0120172018.pdf	7.5.2018
1.6	Landskapsregeringens beslut att delge förslag till vägplan för del 2 av förbindelsen.	nr03-2018-pleni-I3.pdf	3.5.2018
1.7	Utlåtande från Skogsbruksbyrån (ÅLR) om förslag till vägplan del 1	UTL fr Skogsbruksbyrån.pdf	16.4.2018
1.8	Delgivning av beslut att delge förslag till vägplan, del 1, i retur från Föglö kommun	2313_001.pdf	4.4.2018
1.9	Utlåtande från Föglö kommun om förslag till vägplan del 1.	2290_001.pdf	29.3.2018
1.10	Utlåtande från Miljöbyrån (ÅLR) om förslag till vägplan del 1.	2194_001.pdf	28.3.2018
1.11	Påminnelse på förslag till vägplan del 1 (beslut nr01-2018-pleni-I3.pdf) Ålands natur och Miljö rf.	Synpunkter ÅNoM vägplan undertecknat.pdf	27.3.2018
1.12	Utlåtande från trafikverket om förslag till vägplan del 1.	UTL fr trafikverket.pdf	27.3.2018
1.13	Påminnelse på förslag till vägplan del 1 (beslut nr01-2018-pleni-I3.pdf) Kjell Karlsson	Påminnelser från Kjell Karlsson.pdf	27.3.2018
1.14	Påminnelse på förslag till vägplan del 1 (beslut nr01-2018-pleni-I3.pdf) Klas-Henrik Flodin och Regina Flodin	Påminnelser från Klas-Henrik Flodin och Regina Flodin.pdf	26.3.2018
1.15	Påminnelse på förslag till vägplan del 1 (beslut nr01-2018-pleni-I3.pdf) Björn-Olof Eriksson	Påminnelser från Björn-Olof Eriksson.pdf	26.3.2018
1.15.1	Bilaga till påminnelse på förslag till vägplan del 1 (beslut nr01-2018-pleni-I3.pdf) Björn-Olof Eriksson, "Håll segellederna öppna"	2018_001.pdf	21.3.2018
1.16	Påminnelse på förslag till vägplan del 1 (beslut nr01-2018-pleni-I3.pdf) Birgitta Sjöholm, Ebba Rosendahl, Siv Forslund, Linda Forslund, Christer Sjöholm	Påminnelser från Christer Sjöholm.pdf	25.3.2018
1.17	Påminnelse på förslag till vägplan del 1 (beslut nr01-2018-pleni-I3.pdf) Maria Marquard	Påminnelser från Maria Marquard via ombud Gustaf Widén.pdf	20.3.2018

Bilaga nr:	<b>HANDLINGSFÖRTECKNING</b>		
	<b>innehåll</b>	<b>filnamn</b>	<b>Datum</b>
1.18	Påminnelse på förslag till vägplan del 1 (beslut nr01-2018-pleni-I3.pdf) Gustaf Widén	Påminnelser från Gustaf Widén.pdf	20.3.2018
1.19	Mail från Gunther Nordas ang. förslag till vägplan del 1	Utl G Nordas 2018.03.06.pdf	6.3.2018
1.20	Beslut att delge förslag till vägplan del 1	nr01-2018-pleni-I3.pdf	1.3.2018
1.20.1	Bilaga 1 till beslut att delge förslag till vägplan, I318P01. bilaga innehåller förslag på vägplan för del 1.	nr01-2018-pleni-I3.pdf	1.3.2018
1.21	Kulturbyråns utlåtande på förslag till vägplan del 1	23U3-ÅLR2017-4791-utlåtande_180213.pdf	13.2.2018
1.21.1	Bilaga 1 till Kulturbyråns utlåtande på förslag till vägplan del 1	23U3-ÅLR2017-4791-utlåtande_180213_(bilaga_1).pdf	13.2.2018
1.21.2	Bilaga 2 till Kulturbyråns utlåtande på förslag till vägplan del 1	23U3-ÅLR2017-4791-utlåtande_180213_(bilaga_2).pdf	13.2.2018
1.22	Informationsbrev, utskickad till fastighetsägare som berörs av projektet	vFö info till markägare 2018.03.02.pdf	2.3.2018
1.23	Minnesanteckningar inkl. bilagor från informationsmöte med markägare den 27.11.2017	Minnesant. infomöte inkl bilagor 27.11.2017.pdf	27.11.2017
1.24	Utlåtande från Fiskeribrån angående utredningsbehov vid framarbetande av förslag till vägplan del 1 och 2	ÅLR2017_4791 Fiskeribråns utl.pdf	19.10.2017
1.25	Utlåtande från Miljöbyrå angående utredningsbehov vid framarbetande av förslag till vägplan del 1 och 2	4463_001.pdf	2.10.2017
1.26	Informationsbrev, utskickad till fastighetsägare som berörs av projektet	vFö info till markägare 2017.09.21.pdf	21.9.2017
1.27	Kulturbyråns utlåtande angående utredningsbehov vid framarbetande av förslag till vägplan del 1 och 2	81U3-ÅLR2017-4791-utlåtande_170911.pdf	11.9.2017
1.28	Skrivelse från Sjöholm Birgitta m.fl.	2640_001.pdf	11.8.2017
1.29	Informationsbrev, utskickad till fastighetsägare som berörs av projektet	vFö info till markägare 2017.08.11.pdf	11.8.2017
1.30	informationsmöte om vägplaneprocessen för projekt västra Föglö i Degerby, Föglö kommun	vFö infomöte, Föglö 2017.06.28.pdf	
<b>2</b>	<b>BESLUT ATT FORTSÄTTA MED VÄGPLAN FÖR PROJEKT VÄSTRA FÖGLÖ</b>		
2.1	Beslut att gå vidare med korttrutt i södra skärgården där projekt västra Föglö är en central del.	nr30-2017-enskild-I3.pdf	21.6.2017
2.2	Meddelande från Föglö kommun	0963_001.pdf	16.6.2017
2.3	Tidplan för "Korttrutt södra skärgården"	Korttrutt södra skärgården Tidplan 2017.06.08.pdf	8.6.2017
2.4	Projektdirektiv för "Korttrutt södra skärgården"	Projektdirektiv vFö 2017.06.08.pdf	8.6.2017
2.5	Processkartläggning "Korttrutt södra skärgården"	vFö process 170608.pdf	8.6.2017
2.6	BF 3/2016-2017 Lagtingets beslut att godkänna förslag till första tilläggsbudget 2017	LTB352017.pdf	7.6.2017
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	7.6.2018

Bilaga nr:	<b>HANDLINGSFÖRTECKNING</b>		
	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	6.6.2017
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	6.6.2017
2.10	FNU:s betänkande om landskapsregeringens förslag till första tilläggsbudget 2017	FNU1920162017.pdf	23.5.2017
2.11	Landskapsregeringens förslag till första tilläggsbudget 2017	BF0320162017.pdf	13.4.2017
2.12	Underlag till beslut nr30-2017-enskild-I3	PM beslutsunderlag öFö vFö 2017.03.31 Slutversion.pdf	31.3.2017
2.13	FNU:s betänkande om "Meddelande om framtidens skärgårdstrafiksystem" meddelande nr 6/2013-2014	FNU0720142015.docx	3.3.2015
2.14	Landskapsregeringens meddelande till lagtinget om framtidens skärgårdstrafiksystem	M0620132014.pdf	17.4.2014
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	19.5.2011
<b>3</b>	<b>MKB-PROCESS, VÄSTRA FÖGLÖ</b>		
3.1	Beslut att teckna slutlig MKB för västra föglö till kännedom	nr57-2016-enskild-12 Sidan 1.pdf	31.8.2016
3.2	Slutlig MKB, västra Föglö	Miljökonsekvensbedömning VFöglö_160826_slutlig.pdf	26.8.2016
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	26.6.2015
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. Bullerutredningskarta 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	
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	

<b>HANDLINGSFÖRTECKNING</b>			
Bilaga nr:	innehåll	filnamn	Datum
3.18	Delgivning av utkast till MKB i retur från Föglö kommun	2402_001.pdf	2.5.2016
3.19	Delgivning av utkast till MKB för västra Föglö	0194_310316.pdf	31.3.2016
3.20	Beslut att delge utkast till MKB för västra Föglö	nr21-2016-enskild-l2_utan bilaga.pdf	31.3.2016
3.21	Förvaltningsplan för avrinningsdistriktet Åland 2016-2021	forvaltningsplaner-for-avrinningsdistrikt-aland-16-okt-2016.pdf	16.10.2015
3.22	Delgivning av kallelse till Avgränsningssammanträde	0334_030615.pdf	29.5.2015
3.23	Protokoll från Rådgörande möte MKB västra Föglö	Protokoll Rådgörande möte KR v Föglö 150522.pdf	22.5.2015
3.24	Kallelse till Rådgörande möte MKB västra Föglö	0254_270415.pdf	27.4.2015
3.25	Beslutsprotokoll nr 35, ärendenr 50 Beslut att genomföra en MKB för korttruttsprojekt västra Föglö	4727_001.pdf	23.4.2015
<b>3.26</b>	<b>UNDERLAGSRAPPORTER TILL MKB VÄSTRA FÖGLÖ</b>		
3.26.1	Underlagsrapport, Arkeologi till slutlig MKB västra Föglö	Rapport_inventering_arkeologi_Västra_Föglö_slutversion_20160122.pdf	22.1.2016
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_leverans_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_leverans.pdf	
3.26.12	Bilaga 2a till underlagsrapport, naturvärdesinventering till slutlig MKB västra Föglö	Bilaga 2a_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	

<b>HANDLINGSFÖRTECKNING</b>			
Bilaga nr:	innehåll	filnamn	Datum
3.26.16	Underlagsrapport, Naturvärdesinventering, vattenmiljö till slutlig MKB västra Föglö	Inventeringsrapport_Vattenmiljö_VästraFöglö_151214_final_01.pdf	
3.26.17	Underlagsrapport, sjöarkeologisk inventering 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	
<b>4</b>	<b>FÖRSTUDIE KORTRUTT 2012-2013</b>		
4.1	Slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Slutrapport 140306.pdf	6.3.2014
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	
4.16	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 15 Samhällskonsekvensbeskrivning.pdf	
4.17	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 16 DP 06 Södra - Tvärgående; Fördjupad huvudstrategi.pdf	
4.18	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 17 Kalkyl PM.pdf	
4.19	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 18 DP 07 Östra Föglö.pdf	
4.20	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 19 DP 09 Norra Föglö-Sottunga-Seglinge .pdf	
4.21	Bilaga till slutrapport till förstudie kortrutt 2012-2013	Bilaga 20 DP 10 Prästö-Prästösund.pdf	

<b>HANDLINGSFÖRTECKNING</b>			
Bilaga nr:	innehåll	filnamn	Datum
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	
<b>5</b>	<b>ANHÅLLAN OM RUBBANDE AV FORNLÄMNING FÖ 6:20</b>		
5.1	Kulturbyråns beslut angående anhållan om rubbade av fornlämning Fö 6:20 inkl. bilaga	ÅLR2018_4283 66U3 beslut inkl bilaga.pdf	25.5.2018
5.2	Kulturbyråns kallelse till överläggning med anledning av anhållan av rubbade av fornlämning Fö 6:20 inkl. bilagor	65U3 Kallelse till överläggning inkl bilagor 2018.04.23.pdf	23.4.2018
5.3	Anhållan om undersökning av fornlämning inför beslut om rubbade av fornlämning Fö 6:20	0094_01032018.pdf	1.3.2018