

## Protokoll fört vid pleniföredragning

Infrastrukturavdelningen

Trafikbyrån

Närvarande

CG - RN - VT - JE - WV

Frånvarande

CA - FK

Justerat

Omedelbart

Ordförande

Lantråd

Camilla Gunell

Föredragande

Minister

Veronica Thörnroos

Protokollförelse

Vägingenjör

Björn Ekblom

---

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

---

### Nr 22

Fastställande av vägplan för ombyggnad av landsväg nr 40, sträckan Bjärström-Emkarby, sektion 3900-6650, inklusive ombyggnad av anslutningar samt byggande av en parallell gång- och cykelväg i Bjärström, Kulla och Emkarby byar i Finströms kommun.

**ÅLR 2015/1795**

606-607 II

Ärendet bordlades 5.11.2015.

Förenämnda vägplan fastställdes med beaktande av gänmäle/åtgärdsförslagslista enligt bilaga 1215P17.

Utlåtande inkommit från Finströms kommun, miljöbyrån och museibyran.

Påpekanden inkommit från:

Göran Jansson

Karl-Johan Jansson

Partik Landell

Brita Landell

Tord-Birger Hellberg

Dan Eriksson

Kajsa-Brita Andersson

Camilla Clemes

Veronika Häggblom

Christoffer Sjölund

### Nr 23

Utställande av vägplan för anläggande av separat gång- och cykelväg längs med Godbyvägens västra sida från stadsgränsen mot Mariehamn till Jomala kommunkansli sektion 0 – 2880 i Dalkarby och Prästgården by i Jomala

kommun  
**ÅLR 2014/9101**  
608 – 609 I1

Förenämnda vägplan godkändes och ställs ut för väglagsenlig behandling.

---

ÅLR 2015/1795  
Mariehamn 20.10.2015

**Bemötande angående anmärkningarna mot vägplan för ombyggnad av landsväg nr 40, Bjärström - Emkarby, sektion 3900-6650, inklusive ombyggnad av anslutningar samt byggande av parallell gång- och cykelväg i Bjärström, Kulla och Emkarby byar i Finströms kommun**

Under utställningstiden har tre utlåtanden och sex påpekanden inkommit.

**Finströms kommun**

Vägplanen har behandlats vid kommunfullmäktiges möte 11.6.2015. Kommunen ställer sig positiv till vägplanen då detta medför en säkrare trafiklösning med separat gång- och cykelbana.

- a) Kommunen anholder till Landskapsregeringen att vägbelysning uppförs i korsningsområdet vid Svartsmaravägen samt på sträckan 6210-6710.

Bemötande:

- a) Ärendet behandlas separat eftersom det inte ingår i vägplanen.

**Utlåtande från museibyran**

Museibyran hänvisar till utlåtandet av 05.02.2014 som gavs över samma vägsträcka.

- a) Anmärker mot att det i vägplanen oaktat sägs att vägplaneförslaget inte berör någon kulturmiljö. Museibyran har i tidigare skede påpekat vikten av att hänsyn tas till den historiska vägens kulturhistoriska värden och de sevärdheter som ligger längs denna.
- b) Påtalar att de två bevarande sträckorna av den gamla postvägen med fördel skulle kunna användas som gång- och cykelväg, speciellt den västligare som slingrar sig mellan bebyggelsen.
- c) Påtalar att man så långt som möjligt bör värna om de bevarade miljöerna och hänvisa den lätta trafiken till de gamla, kulturhistoriskt intressanta vägvagnsnitten.
- d) Påtalar att vägplanerarna i mån av möjlighet bör undvika vägdragningar – och i ännu högre grad vägbreddningar – i omedelbar närhet av de gamla husen. Detta gäller t.ex. vägbreddningen vid Mellangårds mangårdsbyggnad där den parallella gång- och cykelbanan kommer att byggas på någon meters avstånd från husets södra gavel.
- e) Sammanfattningsvis efterlyses att man vid ombyggnationen tar större hänsyn till den värdefulla landskapsbilden och kulturmiljöer längs vägvagnsnittet genom att tillämpa mindre standardiserade lösningar och genom en bättre anpassning till det omgivande landskapets karaktär, skala och sevärdheter.

Bemötande:

- a) Beaktas. Infrastrukturavdelningen kommer att se över denna skrivning. Vägen kommer fortsättningsvis i princip att följa den gamla vägsträckningen, dock med ett ökande vägutrymme söderut. I och med att sträckningen är i princip den samma som tidigare bibehålls även kultur- gårdsmiljöerna intakta.
- b) Beaktas inte. Detta motiveras med att kostnaderna i samband med vägförrättningen ökar med ca 20 -30 % i förhållande till att bygga längs befintlig väg samt att anläggningskostnaderna blir högre då vägsträckningen blir längre.

För att en gång- och cykelväg ska upplevas som attraktiv för nyttjare bör den huvudsakligen följa den egentliga vägsträckningen. Huvudvägen bör vara väl synlig från gång- och cykelvägen för att bl.a. turister och tillfälliga besökare enkelt ska kunna orientera sig längs vägvagnsnittet.

- c) Beaktas i den mån det är möjligt. Se punkt b, andra stycket.

d,e) Uppdraget som Infrastrukturavdelningen erhållit gällande planering och ombyggnad för gång- och cykelvägar och huvudleder är att i huvudsak utnyttja det befintliga vägutrymmet och inte skapa nydragningar av vägavsnitt i terrängen. Detta medför att gång- och cykelvägen bör följa gammal vägsträckning så långt som möjligt.

### Utlåtande från miljöbyrån

- a) Påtalar att flugblomster är en särskild skyddsvärd art och att det finns gamla uppgifter om förekomst invid sektion 6500-6550
- b) Verksamhetsutövaren ansvarar för att utreda förekomster av arter och biotoper som är särskilt skyddsvärda eller fridlysta inom verksamhetsområdet samt organiserar byggandet så att byggandet inte skadar sådana förekomster.
- c) Vägsträckningen korsar ett större utfallsdike, vilket bör konstrueras så att småvilt (utter) kan ta sig igenom utan att behöva korsa vägen.
- d) Påtalar att sektion 5000-5050, ur kulturlandskapssynpunkt utgör den mest känsliga delen i projektet. I detta område bör största möjliga hänsyn tas till kulturlandskapets värden, särskilt vad gäller växtlighet och eventuella byggnader.
- e) Vårdträd i anslutning till bebyggelsen ska sparas.

### Bemötande:

- a) Beaktas. Trafikbyrån har för avsikt att göra en naturinventering innan vägbygget påbörjas.
- b) Beaktas. Trafikbyrån har för avsikt att göra en naturinventering innan vägbygget påbörjas.
- c) Beaktas. En torrtrumma av dimensionen  $\emptyset$  600 vars löpyta läggs på en nivå av 200 mm under hjässan på den vattenförande trumman. Torrtrumman grusas i botten och förses i bägge ändorna med ledstruktur av natursten enligt trafikverkets rekommendationer,
- d) Hänsyn har tagits till den del det har varit möjligt vid projekteringskedet. Detta kommer även att påtalas för entreprenören vid byggnadsskedet.
- e) Beaktas till den del det är möjligt. Intentionen är att spara så många vårdträd det är möjligt som inte inverkar på trafiksäkerheten.

### Anmärkningarna

#### 1. Göran Jansson och Karl-Johan Jansson, fastighet Berg 5:14 och Andelshandeln 5:5

- a) Påpekar att förslaget innebär att vägområdets gräns skulle komma endast ca 3,03 meter från bostadshuset och att motsvarande avstånd idag är ca 10 meter.  
Påtalar att de sprängningar som ombyggnaden erfordrar, allvarligt skulle skada husets stomme. Vilket var fallet vid den tidigare ombyggnaden av vägen.  
Påtalar att syrénhäcken, som skyddar för insyn skulle komma att tas bort vid ombyggnationen. Därtill finns idag en skyddande bergskärning som vid ombyggnationen skulle tas bort och ersättas med slänt. Detta innebär att bostadshuset blir utan skydd mot insyn, buller avgaser m.m. Därtill tilläggs att bostadshusets storstuga/kök skulle komma närmast den nya vägen  
Sammantaget yrkas att körbanan inte får komma närmare bostadshuset än vad som idag är fallet för att det ska vara rimligt att bo kvar. Det finns ingen anledning att svänga ut vägens mittlinje norrut. Vaghållaren borde närmare utrett konsekvenserna för boende miljön
- b) Påpekar att fastighetsägaren behöver komma åt sin lastramp efter byggnationen.
- c) Yrkar på att djurtunnel under landsväg nr 40 byggs för att möjliggöra fortsatt djurhållning på gården. Detta rekommenderas även av Ålands Producentförbund, vilka skriver att det redan nu är omständigt med förflyttning av djuren över vägen och att den planerade skulle det göra så gott som omöjligt att förflytta djuren över vägen.
- d) Yrkar på att den befintliga jordbruksinfarten vid sektion 5500 söderut blir kvar. Påpekar även att denna fanns kvar på den tidigare vägplanen.

Bemötande:

- a) Beaktas inte. Fastigheten ligger i en kurva. För att få vägen längre bort från huset skulle vägen, på etappen, behöva förskjutas söderut. Det skulle innebära att man i kurvan skulle få två olika kurvradier. Av denna anledning är det inte möjligt att göra några förändringar från vägplanen på den specifika etappen. Därtill skulle en förskjutning av linjeföringen söderut innebära en ytterligare belastning för fastighet 1:14, vars bostadshus edan är endast 2 meter från vägområdesgränsen. Besiktning av grunden kommer att göras före och efter sprängningar. Därtill placeras vibrationsmätare på huset under byggtiden för att mäta amplituder vid sprängningsarbetet. Därtill åtar sig väghållaren att sätta upp och bekosta ett 1,50m högt bullerplank som skydd mot både buller och insyn.
- b) Beaktas. Busshållhållplasten vid sektion ca 5530 är flyttad österut för att möjliggöra tillgång till lastrampen.
- c) Beaktas inte. Vägombbyggnaden föranleder i sig själv inget ökat trafikflöde och trafikvolymerna påverkas inte av ombyggnaden. Däremot förbättras siktförhållandena avsevärt för djur/markägarens del jämfört med vad som i dagsläget är fallet. Att vägen förses med en gång- och cykelväg på södra sidan med väldigt lågfrekventerad användning, kan inte ses som en försvårande åtgärd i samband med djurövergång. Väghållaren utgår från att djur/markägaren kan föra över sina djur till bete på andra sidan vägen minst lika säkert som i dagsläget, troligen säkrare, tack vare ökad siktförbättring och med samma förfaringssätt som i dagsläget. Önskar djur/markägaren, trots det, anlägga en djurtunnel under vägen i samband med vägombbyggnationen, kommer väghållaren att se positivt på en sådan anhållan, under förutsättning att själva åtgärden utförs i bankningskedet av ombyggnaden och att åtgärden bekostas av sökanden.
- d) Beaktas inte. Ur trafiksäkerhetsynpunkt har denna flyttats till Söderkullvägen, sektion 50. Detta var ett förbiseende vid tidigare utställd plan.

**2. Patrik Landell, Britta Landell och Tord Hellberg, fastighet 4:39 och 4:40**

- a) Yrkar på att nuvarande infarter vid Landells och Hellbergs bevaras samt att huvudvägen förskjuts söderut med 5-10 meter.

Bemötande:

- a) Beaktas inte då befintliga utfarter ligger för nära varandra för att vara trafiksäkra.

**3. Dan Eriksson, fastighet 6:12 och 6:13???**

- a) Yrkar på att busshållplasterna vid sektion 6525 och 6625 placeras längre västerut mot dagiset.
- b) Påpekar att garage vid sektion 6580 lämpligen flyttas i stället för rives.
- c) Påpekar att vägplanegränsen slutar på ett olämpligt ställe, vilket gör att vägen breder ut sig opropotionellt mycket söderut.
- d) Påpekar att trottoar lämpligen kan byggas mellan sektion 6300-6650, eftersom området även i fortsättningen borde ha en hastighetsbegräsning om 50 km/h. Genom att slopa diket mellan vägen och gång- och cykelbanan skulle det innebära minskad markåtgång.

Bemötande:

- a) Beaktas vad gäller busshållplats vid sektion 6625. Busshållplatsen på den norra sidan av vägen vid sektion 6625 norr kommer att flyttas längre västerut, till sektion 6450 norr så att busshållplatsen ligger i anslutning till daghemmet. Busshållplatsens storlek anpassas så att endast Finströms kommun som fastighetsägare berörs av åtgärden.

Beaktas inte vad gäller busshållplatsen vid sektion 6525 söder, eftersom den av utrymmesbrist inte går att flytta längre västerut samt att placeringen är optimal enligt bussbolaget som bedriver linjetrafik och skolskjutsar.

- b) Beaktas om möjligt. Plattsyn är nödvändig, vilken kommer att ske i samråd med markägaren.
- c) Beaktas inte. Vid projektering har hänsyn tagits till linjeföringen av hela landsväg nr 40 och vägvavslutet har tagits på bästa lämpliga plats. Därtill avser man att bevara så mycket av befintliga vägkroppen som möjligt för att minimera kostnaderna för den renoverade vägen.
- d) Beaktas delvis. I enlighet med vägplanen och ur trafiksäkerhetssynpunkt bör avståndet mellan gc-bana och väg vara 3 meter. Eftersom fastigheten ligger i bykärnan och nära både daghem och busshållplats är det möjligt att minska avståndet mellan vägkanterna till 2,25 meter, dvs. göra diket 0,75 meter smalare än vad som framgår av vägplan, för sektion 6300-6650

#### **4. Kajsa-Brita Andersson, fastighet Nygård 4:43**

- a) Yrkar på att vägbreddning inte bör göras mot fastighet Nygård 4:43. Breddningen kommer att innebära att det inte är möjligt att ta sig förbi fastighetens ladugård östra gavel, då Söderkullavägens linjeföring ändras.
- b) Yrkar på att vatten på fastighetens södra delar skall avledas norrut mot utfallsdike.

##### Bemötande:

- a) Beaktas. Dikets rörläggs längs ladugården så att en passage även i framtiden kommer att vara möjlig.
- b) Beaktas inte. Dikning sker enbart i anslutning till vägkroppen och inom det vägområde som framgår av vägplanen.

#### **5. Camilla Clemes, fastighet 2:25??**

- a) I ifrågasätter varför denna vägplan tar ca 175 kvm mark jämfört med tidigare förslag som enbart tog enbart ca 50 kvm. Förklaringen som erhållit är en vägtrumma under Ånängsgatan.
- b) Påpekar att det inte är någon rimlig ersättning som fås för marken.
- c) Påpekar att materialet är undermålig och svårt att förstå

##### Bemötande:

- a) Beaktas inte. För att erhålla en tillfredställande torrläggning av den omkringliggande åkermarken är det nödvändigt att sänka torrläggingsdjupet, vilket har resulterat i större dikesutbredning än tidigare. Detta beror på att dikesbottnarna nu ligger något djupare.
- b) Ersättningsnivån avgörs av lantmäteriverket vid vägförrättningen.
- c) Kartmaterialet utgörs i grunden av lantmäteriverkets kartor. Därtill har fastighetsägaren blivit tillskickad en skiss över den aktuella fastigheten samt tillhörande teckenförklaring.

#### **6. Veronika Häggblom och Christoffer Sjölund, fastighet Solkulla 6:4**

Fastigheten är under lantmäteriförrättning och kommer att klyvas i två delar. Påpekandet inkom 11.05.2015, d.v.s. efter sista dag för inlämnande av anmärkningar.

- a) Önskar att infarten till fastigheterna flyttas till sektion 5450.

##### Bemötande:

- a) Beaktas inte. Placeringen är olämplig p.g.a. av den stora nivåskillnaden mellan fastigheten och den nya vägytan. Vaghållaren kommer dock att diskutera alternativa lösningar med fastighetsägaren under byggtiden.