

DEN FYSISKA STRUKTUREN PÅ ÅLAND

Naturgivna förutsättningar, bebyggelse, infrastruktur,
teknisk försörjning och planeringsberedskap



Innehåll

1. Introduktion	7
Koppling till utvecklings- och hållbarhetsagendan	7
Denna rapport	7
Bebyggelseelement och definitioner	8
Grunddata, GIS-material och använd statistik	9
Intervjuer med sakkunniga	9
2. De naturgivna förutsättningarna	10
Grönstrukturen på Åland	10
Grönstrukturen fyller många funktioner	10
Behov av sammanhängande grönområden	10
Naturlandskapet är varierande med många olika naturtyper	10
Regionala skillnader i markanvändningen	11
Naturvärden skapade av mänsklig aktivitet	11
Rekreatiomsområden	11
Den biologiska mångfaldens sammansättning	12
Ekosystemtjänster	12
Områden med höga värden	12
Lagskyddad natur	12
De areella näringarnas markanvändning	13
Andel ekologisk odling ökar	14
Igenväxning av naturbeten	14
Blåstrukturen på Åland	15
Förvaltning och styrande direktiv	15
Det åländska avrinningsområdet	16
Havs- och kustvatten	16
Insjöar	17
Småvatten.....	17
Stränder och inre vikar.....	17
Den biologiska mångfalden i olika vattenmiljöer	18
Vattenbelastning från bebyggelse och markanvändning	18
Regionala skillnader i belastningen av vattendragen.....	18
Vattenskyddsområden med vissa restriktioner för markanvändningen	19
Planerade skyddsområden och viktiga vattentäkter	20
Den framtida grön- och blåstrukturen	20
3. Bostadsbebyggelsen	21
Det åländska bostadsbeståndet	21
Antal bostäder	21
De mindre hushållen ökar mest.....	21

Boendetyper, ägarformer och priser	21
Bostadsbeståndet och boytorna växer	22
Bostadstyper varierar mellan olika kommuner	23
Bostadsbyggandets regionala fördelning.....	23
De viktigaste expansionsområdena	24
Hur ser framtiden ut?	25
4. Arbetsplatser och pendling	27
De åländska arbetsplatserna	27
Flest arbetsplatser i de centrumnära områdena.....	27
Expansiva servicenäringar	27
Kommunernas arbetsplatsförsörjning – stora variationer med Mariehamn i topp.....	28
Störst andel inpendlare i centrumområdet	28
Hälften av de sysselsatta har sin arbetsplats utanför bosättningskommunen.....	29
Arbetspendlingen ökar generellt.....	29
Arbetsplatsutvecklingen i ett regionalt perspektiv	29
Den offentliga sektorns regionala struktur	32
Samlad framtidsbedömning	33
5. Service och handel.....	34
Serviceutbudet på Åland.....	34
Serviceutbudets lokalisering påverkas av befolkningsstrukturen	34
Den kommunala servicen är välutbyggd	34
Störst serviceutbud i Mariehamn.....	35
Omfattande samarbete inom kommunalförbunden.....	36
Landskapsförvaltningens servicetjänster	36
Dagbefolkning och pendling styr lokaliseringen av kommersiell närservice och handel.....	37
Kommersiell och offentlig service finns i alla åländska kommuner.....	37
Kultur- och nöjessektorns lokalisering indikerar servicens tyngdpunkt	38
De framtida servicebehoven	39
Befolkningsexpansionen i centrumområdena ger ökad serviceefterfrågan	39
Åldersfördelningens betydelse.....	40
Dagbefolkning och pendling ökar serviceutbudets regionala koncentration	40
6. Bebyggelse för fritid och rekreation.....	41
Fritids- och idrottsanläggningar	41
Användare och målgrupper.....	41
Omfattande utbud av fritids- och idrottsanläggningar på södra Åland.....	41
Det framtida behovet av rekreationsanläggningar.....	43
Fritidshusbeståndet på Åland	43
Stort antal fritidshus	43
Hög efterfrågan och stigande priser	43

Fritidsbebyggelsen koncentreras till stränder och strandnära områden	44
Fritidsbebyggelsens expansion påverkar kommuner och bofast befolkning	45
7. Kulturhistoriskt värdefulla bebyggda miljöer och fornminnen	46
Det av jordbruk och fiske präglade kulturmiljön	46
Kaptensgårdar och parstugor	46
De mest värdefulla bebyggelsemiljöerna	46
Bebyggelsen efter år 1930 har haft låg status	47
Framtida utmaningar för det byggda kulturarvet	47
Fornminnen.....	48
Karakteristiska fornlämningar	49
Skyddande lagstiftning och förvaltning.....	50
Regional obalans.....	50
8. Trafik, godstransporter och vägnät.....	51
Trafiksystemets roll.....	51
Den åländska trafikinfrastrukturen	51
Över 1 000 km allmän väg	51
Växande fordonsbestånd	52
Skärgårdstrafiken vägnätets förlängning i skärgårdsregionen.....	52
Trafikflöden och pendling	53
Kollektivtrafiken på Åland.....	54
Gång- och cykeltrafik.....	54
Turiststråk, tillgänglighet och attraktivitet.....	55
Internationell tillgänglighet	56
Varutransportrutten Långnäs-Lemland-Mariehamn.....	57
Potentiella problem och flaskhalsar.....	57
Trafiksäkerhet och olyckor	58
Miljöbelastning och buller	58
Utbyggnadsplaner och större trafikprojekt	59
Framtida trafikutvecklingsbehov.....	59
9. Tekniska försörjningssystem.....	61
Fungerande samhällen förutsätter teknisk försörjning.....	61
Försörjningssystemen byggs kontinuerligt ut	61
Flera aktörer – olika typer av ansvar	61
Dricksvattenförsörjningen.....	61
Centrala aktörer	62
Dricksvattnet i skärgården och på fasta Åland	63
Vattentäkter med varierande ekologisk status	63
Dricksvattenförsörjningen i framtiden.....	64
Avloppsvattenhanteringen.....	65

Lotsbroverket dominerar	65
Dagvatten ökar belastningen på reningsverken.....	66
Enskilda avlopp	66
Behovet av reningskapacitet ökar	66
Avfallshanteringen	67
Ansvarsfördelning och viktiga aktörer.....	67
Avfallsmängden ökar trendmässigt	68
De största avfallsproducenterna	68
Avfallstyper som transporteras vidare	68
Avfallstyper som behandlas på Åland	68
Infrastruktur och regional fördelning av anläggningar.....	69
Det behövs fler anläggningar och ökad kapacitet.....	70
Energi och elförsörjning	71
Sverigekabeln tryggar eltilförseln.....	71
Flera aktörer handhar eldistributionen	72
Energiproduktionen och distributionen sköts av många aktörer	73
Energiförbrukningen ökar – men även andelen förnybar energi	74
Flexiblare elproduktion med mindre miljöbelastning.....	75
IKT-infrastrukturen	75
Flera verksamma aktörer som distribuerar IKT	75
Bredband ger snabba hastigheter i nätet	76
4G täcker nästan hela befolkningen.....	76
Kabel-TV och IPTV	77
10. Ålands samlade bebyggelse och fysiska infrastruktur	78
Ett sammanhängande bebyggelsemönster	78
Bostadsbebyggelsens täthet varierar	79
Kluster med olika typer av bebyggelse	80
Bostadsbebyggelse och teknisk försörjning i glesbygdsområden	81
Omfattande strandnära bebyggelse	82
Bebyggelse i anslutning till odlingsmark, vattentäcker och naturresursområden	83
Bebyggelsens inverkan på grönstrukturen.....	86
De viktigaste expansionsområdena	87
11. Övergripande utmaningar, utvecklingsbehov och målkonflikter	89
Växande samhälle – begränsade markresurser	89
Var sker tillväxten?	89
Tre övergripande utmaningar	90
Aktuella utvecklingsbehov	91
Potentiella markanvändningskonflikter	92
12. Resurser och planeringsberedskap	94
Ansvar, beredskap och gällande lagstiftning	94

Vad kännetecknar god planeringsberedskap?	94
Planeringsansvaret på den övergripande nivån.....	94
Planeringsansvaret på sektornivå	95
Den kommunala nivåns planeringsansvar	95
Förändringar i lagstiftning och planeringsansvar	96
Plan- och bygglagens stadganden.....	96
Regeringens planeringsberedskap	97
Väg- och trafiksektorn	97
Kulturmiljöer och fornminnen.....	97
Havsplanering och vattenlagstiftning	97
Fastigheter, mark, skog och vatten	98
Miljö- och naturskydd.....	98
Kommunernas planeringsberedskap.....	98
Beredskapen inom byggande och detaljplanering varierar.....	99
Den strategiska beredskapen.....	99
Resurs- och organisationsberedskap	100
Kommunernas beredskap – den samlade bilden	100
Planeringsberedskapen inom den tekniska sektorn	103

1. Introduktion

Hur och var vi bygger och planerar det åländska samhället påverkar förutsättningarna för att nå övergripande – och för hela Åland relevanta – målsättningar om regional balans, en levande landsbygd och skärgård med en stark stadskärna, en hållbar åländsk tillväxt och ökad attraktionskraft samt för att nå de sju strategiska utvecklingsmålen i Utvecklings- och hållbarhetsagenda för Åland.

Åland står sannolikt inför en fortsatt befolkningstillväxt vilket medför ett växande behov av nya byggnader i form av bostäder, lokaler för arbetsliv, näringsliv och service – men även fritidshus och olika typer av fritids- och idrottsanläggningar.

Den byggda miljön kan beskrivas i termer av fysiska strukturer: bebyggelse-, trafik - och teknisk försörjningsstruktur och den icke bebyggda miljön i grön- och blåstruktur (land och vatten). Bebyggelsestrukturen innefattar samtliga byggnader, vilka i sin tur har många olika roller och funktioner: bostäder, fritidshus, kulturminnen, industrilokaler och kontor – plus härtill hörande infrastruktur med vägar och tekniska försörjningssystem.

De fysiska strukturerna påverkar i hög grad ett områdes attraktionskraft. Företag flyttar i växande grad dit människor finns, och människor flyttar i sin tur till attraktiva boendemiljöer med tillgång till arbetsplatser, effektiva transportsystem, god offentlig service och rekreationsområden.

Den byggda miljön och dess långsiktiga utvecklingsförutsättningar hänger också nära samman med tillståndet hos och utnyttjandet av de av det ekologiska systemet givna naturresurserna. Ålands gröna ytor i form av stränder, skogsområden, öppna landskap och vattenområden är därför en grundförutsättning för en väl fungerande markanvändning och bebyggelsestruktur.

Koppling till utvecklings- och hållbarhetsagendan

Samtliga sju strategiska utvecklingsmål i utvecklings- och hållbarhetsagenda för Åland har någon form av koppling till bebyggelseutveckling samt tillgängliga mark- och vattenresurser. De fysiska strukturerna skapar sammantaget grundförutsättningarna för ett hållbart och ekonomiskt bärkraftigt samhälle.

Ett *helhetsperspektiv* över Ålands mark- och vattenresurser samt fysiska struktur är därför ett viktigt verktyg för att nå hållbarhetsagendans strategiska utvecklingsmål.

Denna rapport

I denna rapport ges en översiktlig bild av nuläge och viktiga trender gällande markanvändningen på Åland i form av bostads- och fritidsbebyggelse, kulturhistoriska miljöer, arbetsplatser, serviceutbud och pendling, fysisk infrastruktur samt av naturen givna grönområdes- och vattenresurser. I rapporten redogörs även för planeringsberedskap, tillgängliga resurser och styrinstrument samt centrala aktörer.

Rapportens huvudsakliga syfte är att samla in och ställa samman det nödvändiga data- och kunskapsunderlaget för framtagningen ett *åländskt program för hållbar tillväxt och fysisk strukturutveckling* gällande perioden 2019–2030 (med utblick mot 2051).

Rapporten står dock på egna ben och kan därför läsas helt separat från programmet som en faktabaserad beskrivning och översiktsanalys av det aktuella läget gällande den åländska markanvändningen och fysiska infrastrukturen, inklusive miljömässiga förutsättningar och planeringsberedskap.

Bebyggelseelement och definitioner

Bebyggelsen och den fysiska infrastrukturen kan definieras som det mönster av byggnader, anläggningar och miljöresursområden som vår typ av samhälle och livsstil förutsätter. I den byggda miljön ingår kulturhistoriskt värdefulla byggnader och anläggningar.

Den *befintliga bebyggelsen* kan klassificeras utgående från sin lokalisering och geografiska täthet. I rapporten används följande klassificering av olika typer av bebyggelse:

- Tätort: högst 200 m mellan husen, minst 200 invånare. Ett tätortsområde är oberoende av administrativa gränser
- By: 39–200 invånare på en sammanhängande yta
- Småby: 20–39 invånare
- Gles bebyggelse: färre än 20 invånare

I rapporten kartläggs även de viktigaste typerna av *samhällelig infrastruktur* och systemen för teknisk och annan försörjning av bostäder och arbetsplatser, nämligen:

- Vägnätet bestående av huvudvägar, lokala vägar samt cykel- och gångvägar
- Skärgårdstrafikens rutt-system och hamnar
- Internationella trafikknutpunkter i form av flygplatser och hamnar
- Vatten-, avlopps och avfallshanteringssystem
- Dricksvattentäkter
- Huvudelnät och IT-system

Den *byggda miljön* kan beskrivas som byggnaders avtryck i markplan i ett visst område eller region. Bebyggelsestrukturen påverkar även utformning och lokalisering av trafik och teknisk infrastruktur.

- Trafikstrukturen innefattar både land- och sjötrafik: vägtrafik, gång- och cykelbanor, icke belagda vägar, kollektivtrafik, skärgårdstrafik, flyg, lokal och regionaltrafik.
- Den tekniska försörjningsstrukturen innefattar dricksvattenförsörjning och avloppssystem, avfallshantering, energi (distribution och lokalisering), samt informations- och kommunikationsteknik (IKT).

Den *icke-bebyggda miljön* och de naturgivna resurserna i vid mening (jordbruksmark, skog, ängar, parkområden, vattenytor m.m.) är ett bärande inslag i den åländska miljön och livsförutsättningarna i vid mening. I rapporten behandlas denna del av det åländska samhällets ”resursbas” främst i form av:

- Grönområden och kulturmarker (den s.k. *grönstrukturen* med skogar, jordbruksmark, naturområden)
- Vattenområden (den s.k. *blåstrukturen* med insjösystem, strandmiljöer och havsvattenområden)

Grunddata, GIS-material och använd statistik

För att analysera den åländska bebyggelsestrukturen krävs olika grunddata och uppgifter både som kartmaterial och i textform. Detta förutsätter i många fall uppdaterade, geografiskt definierade data. Den här typen av s.k. GIS-data¹ fås genom Lantmäteriet i Finland som tillhandahåller och kontinuerligt uppdaterar geografiskt bestämda byggnadsuppgifter. Denna typ av geografiskt specificerade underlagsdata har tillhandahållits av GIS-ingenjörerna vid Ålands landskapsregering.

Den största delen av den statistik som i övrigt kommit till användning i rapporten är hämtad från den offentliga statistik och de utredningar och analyser som fortlöpande produceras av Ålands statistik- och utredningsbyrå (ÅSUB). Särskilt relevanta ÅSUB-data omfattar här bl. a. byggnadsbeståndets olika delar samt hur dess funktionella och regionala struktur utvecklas och förändrats över tiden.

Statistikmyndigheten producerar även för programarbetet viktig information om den demografiska utvecklingen på Åland inklusive in- och utflyttning och pendling samt beträffande näringslivets och handelns utveckling. Samtliga ÅSUB:s statistikprodukter, rapporter och databaser finns tillgängliga på www.asub.ax.

Om inte annan källa anges i texten gäller att bakgrundsdata och/eller officiella statistik är hämtad från ÅSUB:s publikationer och databaser. Årtal inom parentes insprängda i texten anger det år (mera precist som regel den 31/12) som presenterade data/statistik gäller.

Intervjuer med sakkunniga

Den i rapporten använda statistiken har kompletterats med *semi-strukturerade djupintervjuer* med de bygg- och planeringsansvariga tjänstemännen inom de åländska kommunerna. Kompletterande intervjuer har även genomförts med några av de större fastighetsförmedlingsföretagen på Åland.

Sakkunniga tjänstemän inom landskapsregeringen har bistått med kommentarer och skriftliga inspel till främst kapitel 2, 8, 9 och 12. Aktörer och representanter för bland annat företag inom transport, kommunikation och teknisk försörjning har även bidragit med viktigt underlagsmaterial.

¹ Akronymen GIS står för ”Geografiska Informationssystem”.

2. De naturgivna förutsättningarna

De långsiktiga förutsättningarna för en positiv utveckling av det åländska samhället, invånarnas välbefinnande och deras långsiktigt hållbara försörjning avgörs till stor del av tillståndet hos de resurser som genereras av Ålands naturmiljöer och omfattande vattenarealer. Strukturen hos, samspelet mellan och användningen av, de ”gröna” och ”blå” ytorna på Åland är därför den – av naturen givna – utgångspunkten för såväl dagens som den framtida samhällsutvecklingen.

Begränsningarna i kapaciteten och reproduktionsförmåga hos mark- och vattenresurserna, indikerar också de ”planetära gränser” för den framtida exploateringen av naturens resurser som även gäller för det åländska samhället.

Grönstrukturen på Åland

”Grönstruktur” är ett samlat begrepp som innefattar alla typer av gröna, icke bebyggda ytor; alltså både små och stora grönområden med olika karaktär och funktioner. Grönområdena avser både naturliga ytor såsom naturreservat, biotoper, skogar, våtmarker och av mänsklig hand ordnade ytor såsom parker och trädgårdar. Även jordbruksmark innefattas.

Grönstrukturen fyller många funktioner

Grönstrukturen fyller många olika funktioner eller värden i samhället. Den erbjuder platser för rekreation, kulturmiljöer och friluftsliv, allehanda ekosystemtjänster, produktion av livsmedel, uppehållande/livsmiljöer av biologisk mångfald. Hur markanvändningen utvecklas och var samhället bebyggs kan påverka de tjänster och värden som grönstrukturen ger både i en positiv eller negativ riktning.

Behov av sammanhängande grönområden

Ett centralt syfte med att i ett regionalt perspektiv redovisa olika grönytor, icke bebyggd mark (och vatten), är att tydliggöra sambanden mellan de olika naturområdena och deras användning. De gröna (och blå) områdena behöver nämligen en infrastruktur som binder samman olika delar för att artsammansättningen och ekosystemtjänster ska kunna upprätthålla sina funktioner och bibehålla sina livsmiljöer. Detta gäller då framförallt områden med stor biologisk mångfald, vilka är hotade eller som innehåller särskilt känsliga arter.

Naturlandskapet är varierande med många olika naturtyper

Trots en relativt liten markareal har Åland en varierad natur med skogar, lövängar, ytterskärgård, jordbrukslandskap och mindre parker i tätbebyggda områden. I storleksklasserna över 0,25 hektar finns 6 757 öar och ca 380 sjöar. Därtill finns ett stort antal mindre sjöar, öar och skär vilket ger avtryck både i landskapsbilden och sammansättningen av den biologiska miljön. Den högsta punkten är Orrdalsklint i Saltvik som sträcker sig 129 meter över havet. I övrigt är landskapskaraktären är relativt låglänt, om än kuperad. Den varierade markkaraktären skapar olika livsmiljöer som ibland endast sträcker sig över en väldigt begränsad yta.

Den totala landytan på Åland är ca 1 550 km². De kommuner som har den största landarealen är i Saltvik, Jomala och Hammarland. De kommuner som har den minsta landytan är Mariehamn, Sottunga och Lumparland. Mariehamn är således den kommun som har både det största antalet invånare och den minsta landarealen. Saltvik och Finström är de kommuner som har den största sammanlagda sötvattenarealen. Kökar, Foglö och Brändö har störst havsvattenarealer.

Regionala skillnader i markanvändningen

Eftersom markkaraktären, arealen, arbetsmarknaden och invånarantalet skiljer sig åt mellan olika kommuner och regioner ger detta också olika avtryck i markanvändningen. Mariehamn har i särklass störst andel markyta bestående av bebyggelse, fysiska infrastruktur och trafikytor. På landsbygden och i skärgården används däremot ca 60 procent av markytan av för de areella näringarna (jord- och skogsbruk). Andel bebyggd markyta inklusive trafik och samhällsteknik är följaktligen lägst i skärgårdsregionen.

Naturvärden skapade av mänsklig aktivitet

Naturvård, friluftsliv och turism, kulturmiljövård och areella näringar är markanvändningstyper som ständigt berör varandra, och inte sällan är intimt sammanlänkade med varandra. Många naturvärden har skapats av flertusenårig mänsklig påverkan och är fortsättningsvis beroende av mänskliga aktiviteter, såsom t ex ängs- och hagmarker. De öppna landskapen bär även viktiga kulturhistoriska spår av tidigare generationers levnadssätt. Skyddsvärda naturområden innefattar således inte alltid naturmiljöer utan synliga spår av mänsklig påverkan, utan kan tvärtom för sitt bevarande vara beroende av fortsatt mänsklig aktivitet.

Rekreatiomsområden

Åland med alla öar och närheten till grönska och hav är rikt på rekreatiomsområden. Det finns idag ett stort vetenskapligt underlag som påvisar rekreatiomsområdenas betydelse för människors hälsa och välbefinnande. Många olika typer av gröna (och blå) miljöer kan betraktas som rekreatiomsområden med olika kvaliteter såsom attraktiva och omväxlande landskap, orörd natur, avskildhet från störande buller m.m.

Rekreatiomsområden kan gälla stora skogsområden utan närliggande bebyggelse, en anlagd park, klippor och skär, vandringsleder, badstränder eller annan miljö med spännande topografi.

Allemansrätten gör det möjligt – med mindre begränsningar – att ta del av och uppleva den åländska miljön. Olika typer av markanvändning kan förstas påverka kvaliteterna för olika rekreatiomsområden i både positiv och negativ riktning. Graden av tillgänglighet är central.



BILD 1: SKÄRGÅRDSVY, ÅLAND. (KÄLLA: LR).

Den biologiska mångfaldens sammansättning

Åland tillhör den tempererade blandskogszonen, vilket innebär att inget trädslag utgör mer än 65 procent av det totala beståndet. Andelen ”gammelskog” (mer än 140–160 år) är på grund av omfattande aktivt bruk under lång tid förhållandevis liten på Åland. Andel skog äldre än 160 år uppgår endast till ca 1,3 procent av all skogsmark, vilket motsvarar ca 900 ha. Det saknas därtill inventeringsåtgärder för de gamla skogarna. Ur biologisk synvinkel är skogarna de mest rika terrestra ekosystemen.

Det finns både gran, tall och lövträd som bidrar till den biologiska mångfalden. Även småskaligheten bidrar till en stor biologisk mångfald. Den lilla skalan tillhandahåller varierande mindre livsmiljöer där olika djur, växter och svampar trivs. Olika typer av våtmarker utgör viktiga livsmiljöer för en mängd olika arter. På Åland finns många stränder och strandmiljöer vilket påverkar artsammansättningen och därtill fungerar stränder som spridningskorridorer för många arter.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster kan definieras som funktioner hos ekosystem som i någon form gynnar människan. Ekosystemen kan på olika sätt skapa oersättliga ”gratistjänster” såsom pollinerande insekter, bildandet av bördig jord, vattenrening via våtmarker osv, och är alldeles nödvändigt för en fortsatt lokal matproduktion, ett rent dricksvatten men också för bibehållandet av den lokala biologiska mångfalden. En förändrad markanvändning och utökad exploatering kan således påverka funktioner och omfattningen av dessa tjänster.

Områden med höga värden

Större sammanhängande grönområden, som i praktiken utgör en form av ”grön infrastruktur”, fungerar som ett ekologiskt nätverk av naturområden, livsmiljöer och (anlagda) grönytor. En grön infrastruktur upprätthåller ekosystemens status och produktion av ekosystemtjänster. Den bidrar också till den biologiska mångfalden genom att de skapar korridorer för spridning av arter och livsformer. Här inräknas även stränder och strandmiljöer. Bebyggelse med tillhörande infrastruktur kan skapa fysiska barriärer och avbrott i den gröna infrastrukturen.

Med ”värdekärnor” menas mera avgränsade lokaler med höga naturvärden, eller nyckelbiotoper. Värdekärnor bedöms ha extra stor betydelse för vissa växter, svampar eller djur. Ålands småskalighet och varierande landskap med många avgränsade och lokala livsmiljöer med varierad artsammansättning försvårar identifiering och skydd av enstaka värdekärnor. Det finns många olika områden som med unika artsammansättningar och biologisk mångfald.

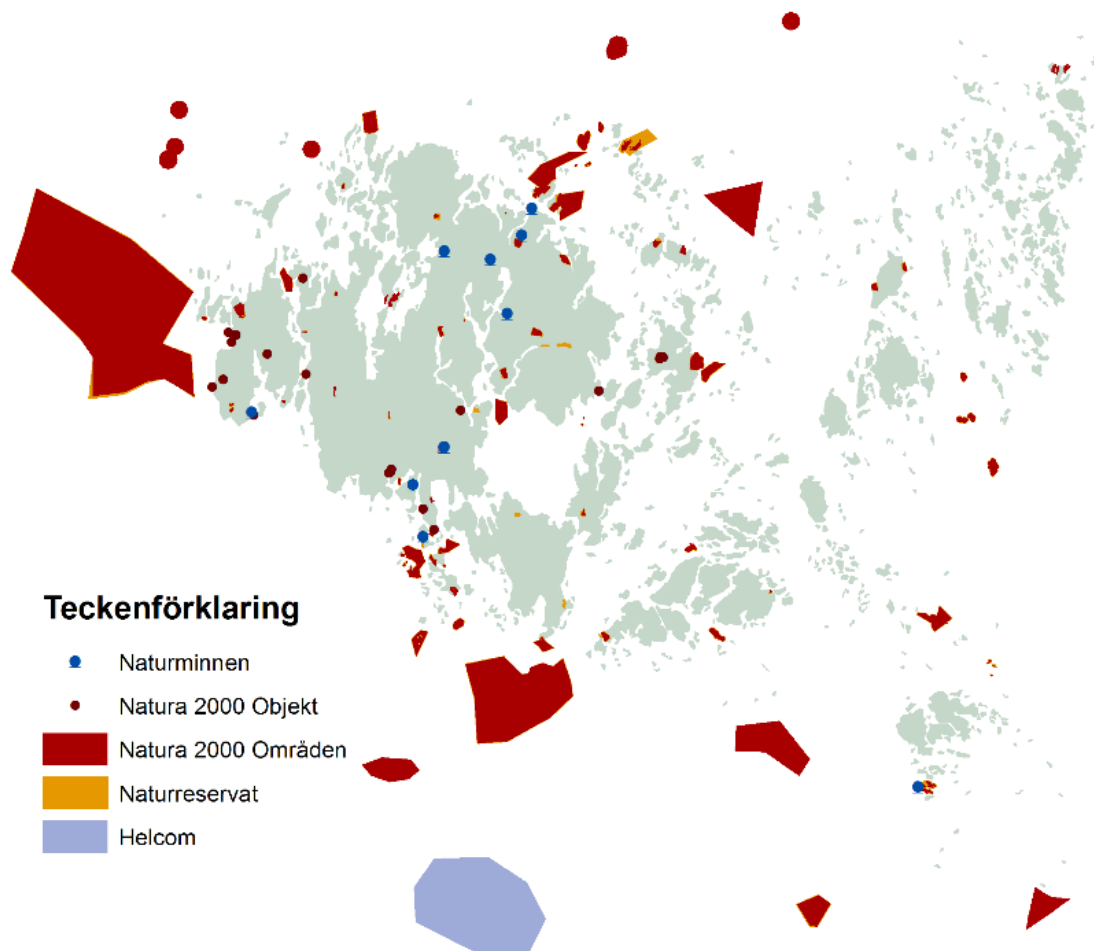
Ett exempel på områden med höga värden genom en rik sammansättning av hotade arter är lundar, vilka är vanligt förekommande på Åland. Även strandmiljöer, våtmarker och gamla skogar har i allmänhet en hög biologisk mångfald. Något inventeringsarbete inriktat på värdekärnor eller nyckelbiotoper har dock inte genomförts.

Lagskyddad natur

Det finns ett flertal olika naturskydd som genom gällande lagstiftning begränsar markanvändning och exploatering. Det starkaste lagskyddet innefattar direkta begränsningar av markanvändningen, såsom Natura 2000-områden, naturreservat, naturminnen, biotopskydd och fridlysning. Det är dock så att alla naturområden – oavsett graden av skydd – har många olika värden och funktioner.

Det finns idag 54 naturreservat på Åland motsvarande 1,8 procent av Ålands yta vilket kan betraktas som ett ytmässigt relativt begränsat skydd. På kartan nedan redovisas översiktligt huvuddelen av de idag befintliga åländska naturreservaten, naturminnena, Natura 2000-områden, fågelskyddsområden och inom EU prioriterade naturtyper

Karta 1: Naturreservat, naturminnen, Natura 2000 och Helcom (Källa: LR, 2016)



De areella näringarnas markanvändning

Jordbruket är och har varit viktigt för ålänningarna under en väldigt lång tid. En stor del av grönstrukturen, markanvändningen och den åländska landskapsbilden är präglad av öppna odlingslandskap. Av den totala landarealen utgörs ca 9 procent (ca 14 000 ha) av åkermark. Det åländska lantbruket omfattar såväl växtodling (66 % av gårdarna) som djurhållning (34 % av gårdarna). De vanligaste växter är vall, fodersäd och brödsäd.

Skogen och skogsbruket är idag en betydelsefull del av de areella näringarna. Mellan 60 och 70 procent av den totala åländska landytan består av olika former av skog. Marken är bördig och kalkrik. Skogen präglas av inslag av ädla lövträd bland den dominerade barrskogen – mest tall. Nästan all skogsmark är privatägd (ca 90 %). Virkesförrådet har ökat under senare år, och uppgår till dryga 10 miljoner kubikmeter.

Omfattningen av Ålands totala odlade åkermarkyta har varit ungefär detsamma under 2000-talet, men förändringar kan ses i vad som odlas. Andelen vallodling och åkerbete har dock nästan fördubblats sedan slutet på 1990-talet, och motsvarar idag nästan hälften av den totala odlade åkerarealen. Andelen fodersäd har halverats. Tidigare odlades mycket sockerbeter men idag återstår endast marginell produktion. Inom djurhållningen har andel gårdar med mjölkkor, svin och fjäderfän minskat medan hållning av övrig boskap såsom får, getter, hästar ökat något.

Odlingsmarken är viktig för den lokala produktionen av livsmedel och foder och kommer vara viktig även för framtida produktion. Samtidigt finns en brist på tillgänglig odlingsmark vilket inte sällan

leder till höga priser och därmed lägre tillgänglighet, och försvårar en expansion av verksamheten. Sedan år 2000 har ca 100 bostadshus med tillhörande tomt uppförts på jordbruksmark.

Andel ekologisk odling ökar

Idag är ungefär en fjärdedel av all odlad mark på Åland klassad som ekologisk. En trendmässig ökning som skett i huvudsak under 2000-talet där allt fler gårdar ställts om till ekologisk odling. En av myndigheterna godkänd ekologisk odling ställer vissa krav på en god djurhantering, typ av näringstillförsel till grödorna samt hantering av skadegörare och ogräs. Fördelningen av de ekologiska enheterna skiljer sig regionalt. Förhållandevis många ekologiska gårdar finns i Saltvik, Jomala och Lemland. Geta och Lumparland har i jämförelse låg andel ekologiska gårdsenheter.

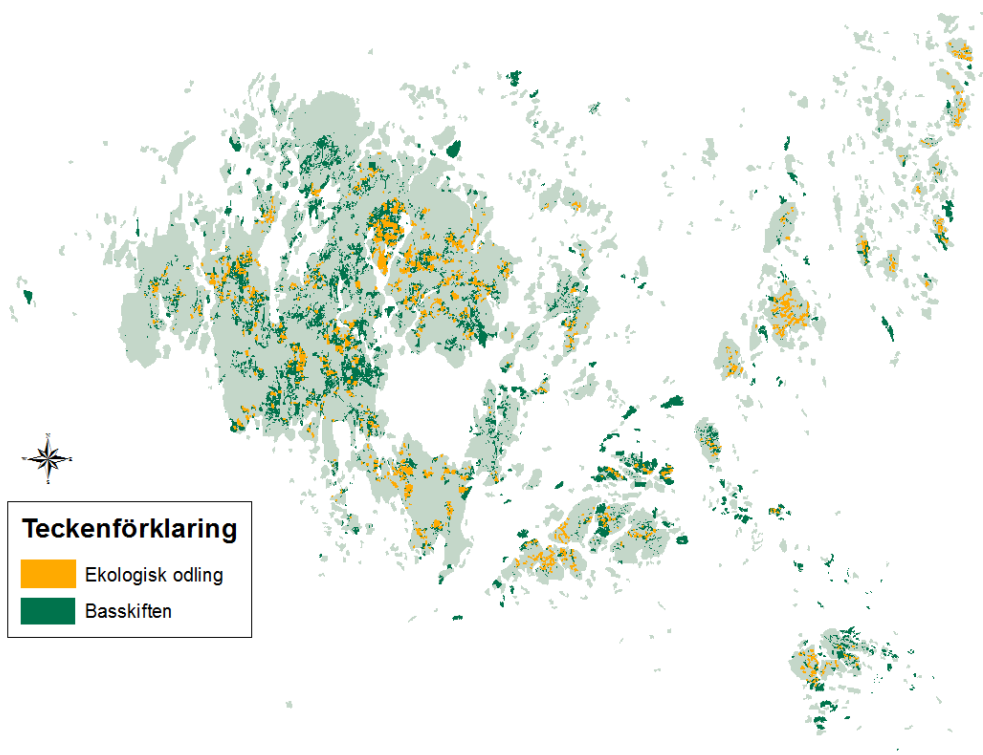
Igenväxning av naturbeten

Naturbeten är en viktig del av den åländska landskapsbilden och kulturmiljön, och är mer eller mindre ovärderliga för den biologiska mångfalden. Förändringar i jordbrukets metoder och struktur har även minskat de betade arealerna vilka istället som växer igen i allt högre grad.

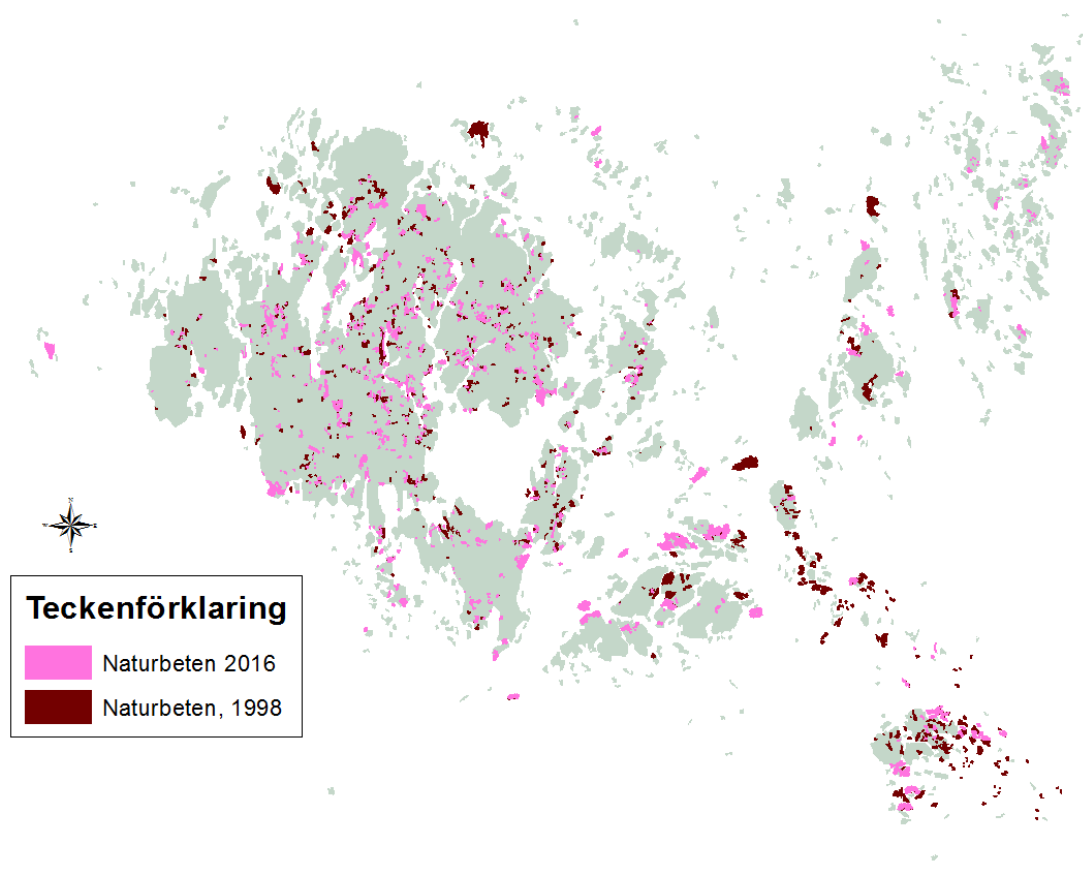
Naturbeten och ängar skapar viktiga livsmiljöer för både djur, växter och svampar. Ängsmark och hagar är viktiga miljöer för pollinerande bin. Problemen är här ett i allmänhet lågt betetryck och att allt fler gårdar slutar med djurproduktion. Det finns regionala skillnader gällande var naturbeten inte längre används och därmed växer igen och var nya tillkommer. I skärgårdsregionen och de mer perifera fast-åländska kommunerna har många naturbeten sålunda försvunnit medan en de nya har uppstått i framförallt på de mer centrala delarna av fasta Åland, något som framgår av Karta 2 nedan.

Det finns en trendmässig förändring i jordbruket där utvecklingen går mot allt färre och större enheter. Mindre gårdar, inte minst i skärgårdsregionen och i de mer perifera kommunerna, har lagt ned verksamheten. Samtidigt är det framför allt lantbrukarna som drabbas av en minskning i antalet pollinerande insekter, då dessa bidrar till både större och bättre skördar.

Karta 2: Den åländska odlingsarealen med ekologisk odling (Källa: LR 2017)



Karta 3: Naturbetenas utveckling under perioden 1998 – 2016 (Källa: LR 2017)



Blåstrukturen på Åland

De sammanlagda vattenytorna bestående av hav, sjöar, vattendrag och grundvattenmagasin bildar vad som skulle kunna kallas Ålands ”blåstruktur”. Denna innefattar alltså samtliga vattenresurser. Som ett ö-samhälle är Åland starkt präglad av den ständiga närheten till vatten och hav.

Blåstrukturen bidrar med, förutom de direkta naturvärdena, fiskeresurser, biologisk mångfald och dricksvatten, samt en rad andra viktiga samhällsvärden och funktioner. På Åland finns många maritima fornminnen, kustnära tidigare boplatser och skeppsvrak som vittnar om havets centrala betydelse i den åländska historien. Den maritima miljön har även gett förutsättningar till en för det åländska näringslivet ytterst viktig kommersiell verksamhet inriktad på sjöfart och vattenburna transporter, men också inom turism och rekreation liksom fiske och vattenbruk.

Förvaltning och styrande direktiv

Det är den åländska regeringen som har det övergripande ansvaret för förvaltningen av vattenresurserna och arbetet med de långsiktiga målen för vattenvården. Det huvudsakliga målet är att långsiktigt skapa en hållbar och ekosystembaserad förvaltning av vattenområdena. Åland räknas som ett eget avrinningsområde med tillhörande lagstiftningsbehörighet inom vattenområdet.

Det finns flera olika EU-direktiv och förvaltningsplaner som direkt inriktar sig på blåstrukturens olika delar. Vattendirektivet är det mest styrande direktivet, och innefattar sexåriga förvaltningsplaner. Den första förvaltningsplanen togs fram till 2009; den nuvarande fastställdes hösten 2015. Åland utgör ett eget förvaltningsområde (avrinningsdistrikt) vid sidan om Finlands egna sju förvaltningsområden.

Det marina ramdirektivet kompletterar vattendirektivet till den del det gäller kust och hav. Enligt direktivet måste Åland ta fram ta fram åtgärdsplaner för att säkerställa god status för en mängd s.k. kvalitetsdeskriptorer. Dessa omfattar t ex biologisk mångfald, invasiva arter, buller och nedskräpning.

I början på 2018 träder nya bestämmelser om fysisk planering av kust- och havsområden i kraft på Åland i enlighet med ett nytt ramdirektiv för havsplanering. Enligt bestämmelserna ska en första havsplan med riktgivande bestämmelser om var olika verksamheter får och kan bedrivas slås fast senast 2021. Planen ska samordnas med de förvaltningsplaner och åtgärdsprogram som sedan 2009 tas fram för åländska grundvatten, sjöar, kust- och havsområden.

ÅMHM har tillsyn över alla vattenverk och kontrollerar att verken fungerar korrekt och att beredningsplaner finns, samt ger miljötillstånd för olika vattenföretag som muddring, grävning liknande fysiska åtgärder som kan ge en påverkan på vattenmiljön.

Det åländska avrinningsområdet

Det åländska avrinningsområdet består av dryga 7 500 km² kustvattenyta, ca 1 550 km² landyta och en ca 18 000 km lång strandlinje. Dessutom tillkommer ca 600 km strandlinje i de olika insjöarna. Sammanlagt finns upp emot 27 000 öar vilket gör skärgården och kusten till ett område med många grunda vikar och grunda bottnar och därtill ett område rikt av biotoper. Därtill räknas de olika vattenområdena in i totalt 61 vattenförekomster, som skiljs åt på grund av olika topografier, vattentyper och annat. Kalkhalten är i allmänhet hög vilket påverkar sjöar och vattendrag och dess biologiska mångfald.²

Havs- och kustvatten

De åländska kustvattnen kan delas in i tre typer – ytterskärgård, mellan- och innerskärgård – där det mesta av Ålands kustvattenyta räknas som ytterskärgård. Innerskärgårdens vattenareal omfattar ca 240 km², mellanskärgården ca 490 km² och ytterskärgården ca 7 000 km². Innerskärgården skiljer sig från de övriga typerna då den utgör områden med betydligt större landareal än vattenareal. Kustområdet delas in i totalt 61 vattenförekomster, som skiljs åt på bland annat utgående från topografi och grad av närhet till öppet hav. Utanför kustvattnen ligger norr, väster och söder om Åland de marina havsområdena som omfattar ungefär 4 200 km². De olika skärgårdstypernas och sjöarnas geografiska fördelning redovisas på kartan nedan:

² Förvaltningsplan för avrinningsdistriktet Åland 2009.
(<http://www.regeringen.ax/sites/www.regeringen.ax/files/attachments/guidedocument/forvaltningsprogram-de-alandska-vattnen-2009-2015.pdf>)

Den biologiska mångfalden i olika vattenmiljöer

Östersjön med dess brackvatten utgör en speciell livsmiljö som påverkar den marina biologiska mångfalden. Det är de grunda områdena – främst kustområden – med djup 0–6 meter som är de viktigaste produktionsmiljöerna, och där artrikedomen vanligen är störst bland både växter och djur. Under en längre period har både antalet arter minskat liksom omfattningen av dess livsmiljöer vilket till stor del beror på problem med eutrofieringen av Östersjön. Det har inom de åländska vattnen upptäckts totalt 57 fiskarter (både sötvattenarter och marina arter), inklusive några av våra vanligaste och ekonomiskt viktigaste fiskarter såsom abborre, lax, sik, gädda och gös.

Sjöarnas storlek, vattendjup, kalkhalt och näringshalt påverkar artsammansättningen som kan variera mellan olika sjöar. De näringsrika sjöarna – som ofta ligger i anslutning till jordbruksmark – har som regel också ett högre artbestånd och ett rikt fågelliv. De näringsfattiga sjöarna ligger ofta i anslutning till bergiga områden och har något lägre artbestånd. I en del sjöar finns arter som abborre, mört och flodkräftor. De olika kärrmarkerna och skogsmossarna påverkar även förutsättningarna för de landlevande djuren.³

Vattenbelastning från bebyggelse och markanvändning

Vattendragsbelastningen kan redovisas i huvudbelastningsgrupperna fosfor, kväve och atmosfärisk deposition. Den enskilt största lokala källan till fosforutsläpp (år 2016) är fiskodlingarna (23,3 ton) följt av de enskilda avloppen på landsbygden (3,1 ton). Andra belastningskällor med mera begränsad fosfatpåverkan är jordbruk, bosättningar med avloppsvatten, industri och marktäckter. Andel fosfor från fiskodlingarna har genom ett flertal olika åtgärder minskat med en avsevärd del; ca 12,5 ton sedan år 2000, och utsläppen från enskilda avlopp med ca 0,5 ton.

De största lokala utsläppskällorna av kväve är även här fiskodlingarna (240 ton) följt av jordbruket (152 ton) och naturlig avrinning (121 ton). Både jordbruket och fiskodlingarna har märkbart reducerat även kväveutsläppen sedan år 2000, även om andel ton utsläpp från jordbruket har stora årliga variationer.

Den diffusa belastningen, dvs de utsläpp som följer med avrinningen från jordbruksmark, skogar och annan mark, påverkas i hög grad av den årliga nederbördsmängden. En låg nederbördsmängd minskar den diffusa belastningen, och en hög nederbörd ökar den. På grund av klimatförändringarna förutspås mer varierande men totalt sett ökande nederbörd, och därigenom en ökad diffus belastning vilket ställer krav på anpassningar inom jord- och skogsbruk för att motverka detta.

Tillförseln av kväve (1 373 ton) via den atmosfäriska depositionen överstiger vida de lokala utsläppskällorna även om kväveutsläppen minskat under 2000-talet. En del av kvävetillförseln via depositionen härrör från sjöfarten inom och kring Åland. Även fosfortillförseln via atmosfärisk deposition bedöms vara betydande.

Regionala skillnader i belastningen av vattendragen

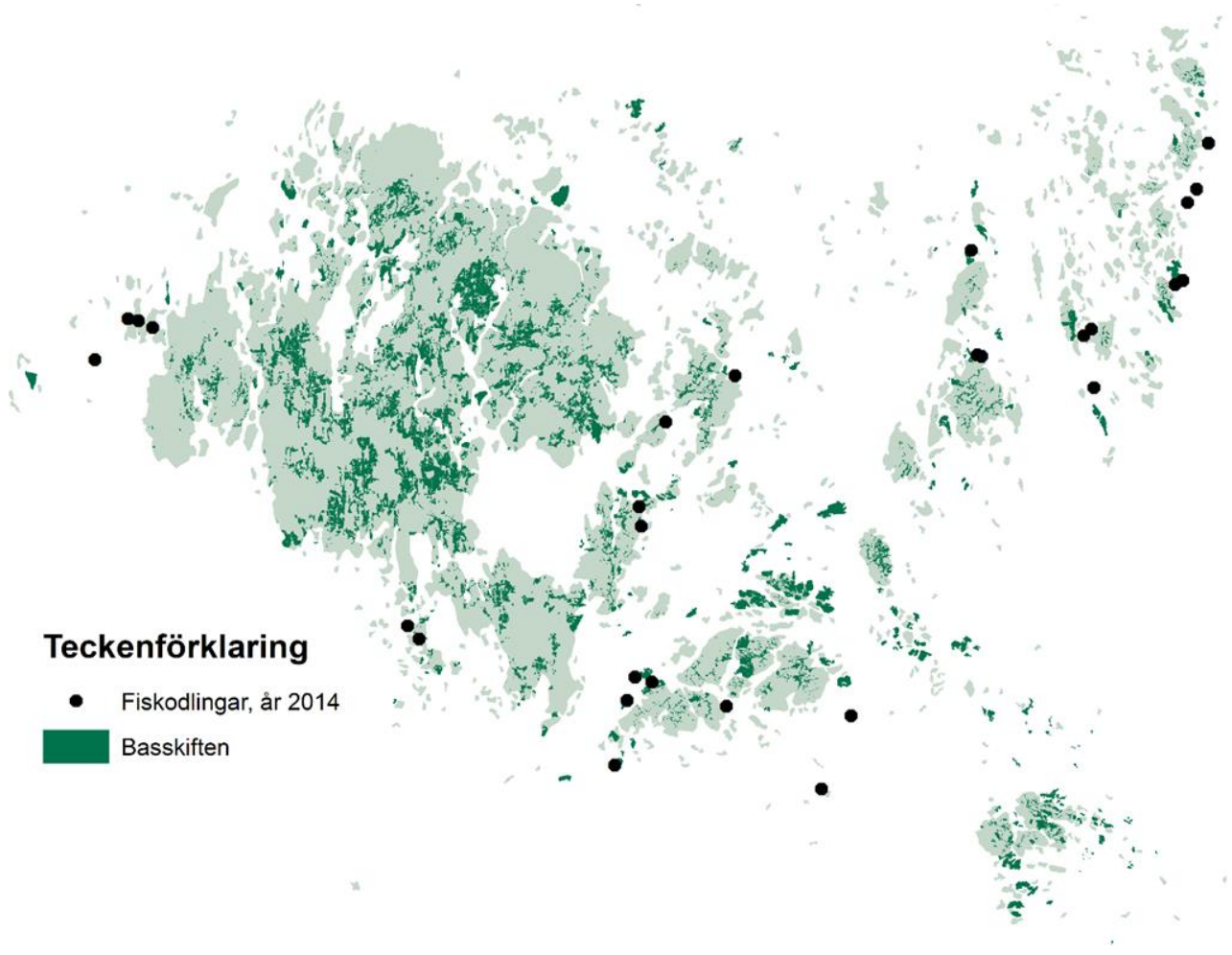
Alla vattenområden påverkas av den atmosfäriska belastningen samt av läckage av närsalter. Det finns regionala variationer då olika verksamheter orsakar olika mängd och typer av utsläpp.

Sjöar påverkas i hög grad av utsläpp från jordbruk, skogsbruk och bosättning. I de inre vikarna inklusive Lumparnområdet är det jord- och skogsbruket samt glesbygdens avlopp som är de största

³ Grunda strandområden och havsvikar, LR.
(<http://www.regeringen.ax/sites/www.regeringen.ax/files/attachments/page/broschyr-grunda-havsvikar.pdf>)

belastningskällorna. Ytterskärgården påverkas i hög grad av utsläpp från andra regioner. Utsläppen från fiskodlingarna är störst i den östra skärgårdsregionen. I Mariehamn finns ett stort reningsverk med viss bidragande belastning.⁴

Karta 5: Belastningskällor och dess regionala fördelning: fiskodlingar och basskiften (Källa: LR, 2014, 2016)



Vattenskyddsområden med vissa restriktioner för markanvändningen

Landskapsregeringen är den instans som arbetar med och ansvarar för skyddet av dricksvattentäkterna. Inom ett av regeringen utpekad grundvattenskyddsområde bör ett antal restriktioner beaktas. Framförallt gäller begränsningarna i markanvändningen markytor belägna närmare än 100 meter från vattenlinjen.

För närvarande finns det tre ytvattentäkter som skyddas som vattenskyddsområden. Dessa är de dricksvattentäkter som nyttjas av Ålands vatten, nämligen Dalkarby träsk, Långsjön och Markusbölefjärden samt deras respektive tillrinningsområden.

Skyddsdikey med 3 meters zoner har utmärkts inom vattenskyddsområdena, där det är förbjudet bearbeta och gödsla mark samt att använda bekämpningsmedel. Det finns även skydds zoner

⁴ Ålands marina strategi, LR.

(<http://www.regeringen.ax/sites/www.regeringen.ax/files/attachments/guidedocument/marina-strategin-2012-10-02.pdf>)

upprättade där åkermark direkt ansluter till dricksvattentäkt. Vattenskyddsområden redovisas på Karta 22 (Kap. 9, sid 64).

Planerade skyddsområden och viktiga vattentäkter

Det finns flera yt- och grundvattentäkter som har benämnts ha ett behov av en officiell skyddsstatus. Det gäller såväl befintliga dricksvattentäkter som idag inte har skyddsstatus som nya i framtiden sannolikt nödvändiga dricksvattentäkter.

De ytvattentäkter som i första hand är rekommenderade skydd är Borgsjön och Oppsjön, Toböle träsk och Lavsböle träsk. Gällande grundvattentäkterna rekommenderas i första hand skydd för Kumlinge, Storby, och Brändö Vatten, Vestergeta Vatten och Sottunga kommun.

Men även de potentiella nya dricksvattentäkterna anses i förlängningen behöva få en skyddsstatus. Flertalet grundvattenområden i t ex Eckerö, Mariehamn och Vårdö klassade som ”potentiella dricksvattentäkter” ligger inom bebyggda eller på annat sätt exploaterade områden vilket gör att deras lämplighet som framtida dricksvattentäkter av god kvalitet är hotad.⁵

Den framtida grön- och blåstrukturen

Den enskilt största påverkansfaktorn på grön- och blåstrukturerna samt den biologiska mångfalden är markanvändningen. I detta ingår var verksamheter bedrivs men ofta i lika hög grad hur de bedrivs. En intensiv markanvändning, en alltför tät strandnära exploatering och bebyggelse begränsar tillgången på gröna korridorer och därmed också reproduktiva miljöer för olika arter. En utökad markexploatering kan således begränsa reproduktionsmöjligheterna och därmed den framtida överlevnaden för hotade växter och djur.

För att bibehålla och skydda för den biologiska mångfalden viktiga biotoper krävs tillgång till större, sammanhängande gröna och blåa ytor. Det finns därför ett behov av ett utökat arbete med grön infrastruktur vid framtida bebyggelseutveckling och annan ny markanvändning. En fortsatt förväntad åländsk befolkningstillväxt kommer också att kräva mer ytor för bebyggelse och andra typer av markexploatering, vilket kan komma att leda till potentiella konflikter mellan den markanvändning som tillväxten kräver och viktiga ”gröna” skyddsbehov. Var och hur verksamheter bedrivs är av stor betydelse för hur stora utsläpp man får till våra sjöar, vattendrag och kustvatten.

Östersjön är ett hav med stora övergödningsproblem och olika typer av belastningskällor. Den försämrade havsmiljön märks genom algblomningar, ändringar i fiskförekomster, syrefria bottnar och igenslamning av stränder. Östersjöns försämrade miljöstatus påverkar artrikedomen i havet, fiskenäringens framtida överlevnad och viktiga rekreativvärden för lokalinnevanare och turister.

Primärnäringarna (fiskodlingar och jordbruk) är för närvarande de största lokala belastningskällorna, samt i viss omfattning även enskilda avlopp. Markanta förbättringar har skett, men det finns ännu ett allmänt behov av att fortsätta arbetet med att minska belastningen på den åländska vattenmiljön.

⁵ Information om viktiga områden på Åland, LR.

(<http://www.regeringen.ax/sites/www.regeringen.ax/files/attachments/page/information-om-viktiga-omraden-pa-aland.pdf>)

3. Bostadsbebyggelsen

Det åländska bostadsbeståndet

Det är befolkningsutvecklingen som i grunden styr utvecklingen av det totala antalet bostäder – fler människor kräver fler bostäder. Enligt ÅSUBs befolkningsprognoser för 2030 väntas Ålands befolkning öka med upp mot 4 500 invånare, vilket motsvarar ett behov om dryga 2 000 bostäder.

Det råder dock idag betydande konkurrens om befolkning och arbetsplatser även från länder och regioner utanför Åland, något som ställer höga krav på möjligheten att erbjuda attraktiva bostäder med närhet till service och transport. Ett tillräckligt stort och attraktivt bostadsutbud är därför en central fråga för Ålands framtida utveckling.

Antal bostäder

Som bostäder räknas småhus, radhus eller lägenheter som nyttjas eller kan nyttjas som stadigvarande bostad. Det finns ungefär 16 100 bostäder på Åland. Av dessa är ca 13 700 stadigvarande bostäder, med en yta om ca 1,3 miljoner m². Förutom de stadigvarande bostäderna finns ca 2 400 bostäder där ingen är fast bosatt; de flesta belägna i Mariehamn. Bostäder utan fast bosatta kan bero på att de fungerar som andrabostad/ fritidsbostad, eller att bostaden är bebodd men att den boende är skriven i annan bostad. Nästan hälften (45 %) av det totala bostadsbeståndet finns i Mariehamn. I skärgården finns 8 procent av bostadsbeståndet och resterande bostäder (47 %) är belägna omkring på landsbygden.



BILD 2. BOSTADSOMRÅDET "HORELLI" I MARIEHAMN.
(KÄLLA: MARIEHAMNS STAD)

De mindre hushållen ökar mest

Sedan år 2000 har antalet hushåll ökat från ca 11 100 till 13 700 stycken (2016). Det är främst de mindre hushållen (1–2 personer) som har ökat i antal medan de större hushållen (mer än 5 personer) däremot har minskat i antal. Utvecklingen syns också i antal familjer utan barn under 18 år som märkbart har ökat sedan år 2000.

Hushållens storlek och antal barn kan påverka efterfrågan på bostadsmarknaden både gällande storlek, lokalisering och hustyp.

Boendetyper, ägarformer och priser

Det är vanligast att bo i småhus vilket 63 procent av ålänningarna gör. I flervåningshus bor 26 procent av befolkningen, och 8 procent i radhus. Det skiljer dock en hel del mellan de olika boendetyperna vid en jämförelse mellan landsbygd, skärgård och stad. I Mariehamn bor ungefär 40 procent i småhus, men på landsbygden och i skärgård bor närmare 85 procent däremot i småhus. Jämfört med Sverige och Finland är andelen småhus högre på Åland.

Andelen radhus är högst i Mariehamn, Finström, Saltvik och Hammarland. Andelen flervåningshus är högst i Mariehamn, Jomala och Finström. De flesta bostadsbyggnaderna är uppförda mellan år 1960–1979 även om antalet årligen nybyggda bostäder ökar.

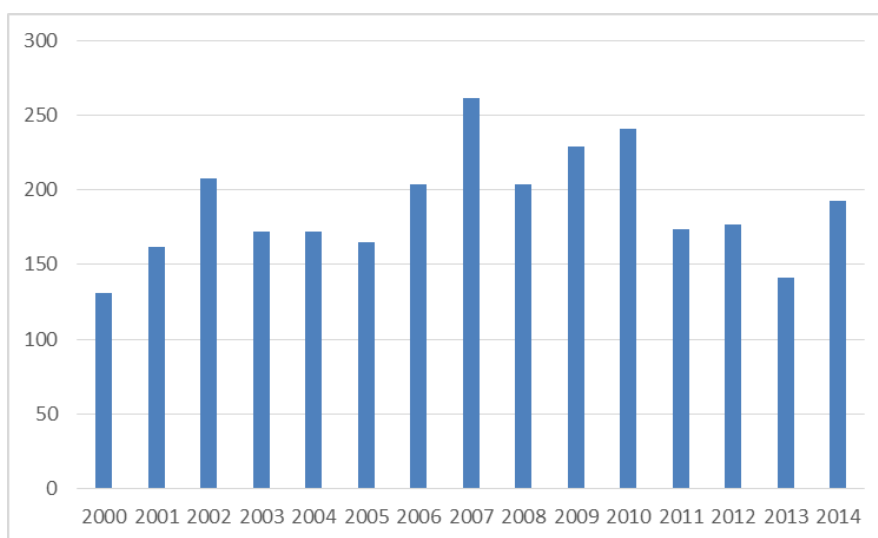
Det finns en del regionala skillnader i ägandet av bostäderna. På landsbygden ägs fyra av fem bostäder av de boende, medan motsvarande siffra för Mariehamn är ungefär hälften. Sedan 2010 skiljer det sig även i viss utsträckning beträffande de nyproducerade bostäderna. Här har andelen privatpersoner bland (egnahems-)byggarna minskat något, medan andelen företag istället ökat. Byggandet har med andra ord blivit mer kommersialiserat i den meningen att en större andel av bostäderna byggs för försäljning på marknadsmässiga villkor.

Den åländska bostadsmarknaden är aktiv och år 2016 gjordes 364 fastighetsöverlåtelse för områden för bostadshus (bebyggda och icke bebyggda) till ett värde av nästan 40 miljoner euro. Siffran är en av de högsta för 2000-talet. Det ökade antalet fastighetsaffärer i kombination med ökade markpriser avspeglas i en fördubbling av den totala årliga köpesumman sedan år 2003. Priserna för nyproducerade såväl som äldre bostadshus har stigit betydligt under det senaste decenniet. Detta gäller även för de genomsnittliga månadshyrorna i det åländska hyreshusbeståndet vilka närapå fördubblats under de senaste tjugo åren.

Bostadsbeståndet och boytorna växer

En jämförelse med bostadsbeståndet vid millennieskiftet visar att det totala antalet bostäder på Åland fram till och med 2014 (senast tillgängliga ÅSUB-data) vuxit med i genomsnitt ca 190 nya bostäder per år, sammanlagt drygt 2 800 enheter, se Figur 1 nedan.

Figur 1: Bostadsbyggandet. Nyproduktionen 2000–2014



Av under perioden 2000 - 2014 nyproducerade bostäderna har 1 250 tillkommit i Mariehamn, 1400 på landsbygden och 160 i skärgården. Det är med andra ord *i Mariehamn med kringliggande landsbygdskommuner, och då särskilt Jomala*, som den absoluta merparten av nybyggnationen skett, en regional fördelning av bostadstillskottet som varit relativt stabil åtminstone under de senaste 35 - 40 åren.

Den totala bostadsytan har under perioden 2000 – 2016 ökat med över 300 000 m² eller 30 procent. Ökningen beror på att bostäderna blivit både flera och större. Mariehamn och Jomala står för 60 procent av ökningen. Som jämförelse kan nämnas att folkmängden har vuxit med 13 procent under samma period.

De nybyggda bostäderna består i huvudsak av småhus men även en större andel flervåningsbostadshus. Vid en jämförelse av bostadsutvecklingen från 2007 byggs det förhållandevis något färre småhus än tidigare, medan antalet flervåningshus börjat öka något i antal. Andel småhus ökar mest på landsbygden, och antalet flervåningshus i Mariehamn. Var femte stadigvarande bostad är idag byggd på 2000-talet. Av det nybyggda bostadsbeståndet är det hushåll med bostäder i storleksklassen 140–190 m² som ökat mest i antal.

Bostadstyper varierar mellan olika kommuner

Beståndet av fristående småhus i respektive kommun följer i huvudsak invånarantalet; ju fler invånare desto fler småhus. Ungefär 85 procent av alla bostäder på landsbygden och i skärgården består av egnahemshus. Beträffande beståndet av rad- och kedjehus varierar fördelningen på kommunal nivå. Finström, Saltvik, Jomala och Hammarland har sålunda märkbart fler rad- och kedjehus än övriga kommuner. Beståndet av flervåningshus finns huvudsakligen i Mariehamn, där ungefär hälften av alla bostäder är belägna i flervåningshus. Det finns flervåningshus i mindre utsträckning även i Jomala och Finström.

Bostadsbyggandets regionala fördelning

Åren mellan 1975–1979 var antalet färdigställda bostäder per 1000 invånare högre på landsbygden än i Mariehamn. Sedan dess har bostadsbyggandet i Mariehamn överstigit motsvarande på landsbygden och i skärgården fram till perioden 2010–2014, då antalet färdigställda bostäder per 1000 invånare åter är högre på landsbygden. Det beror främst på den ökande bostadsbebyggelsen i Jomala, som för närvarande är den befolkningsmässigt snabbast växande kommunen. Jomala har därmed också det största behovet av fler bostäder.

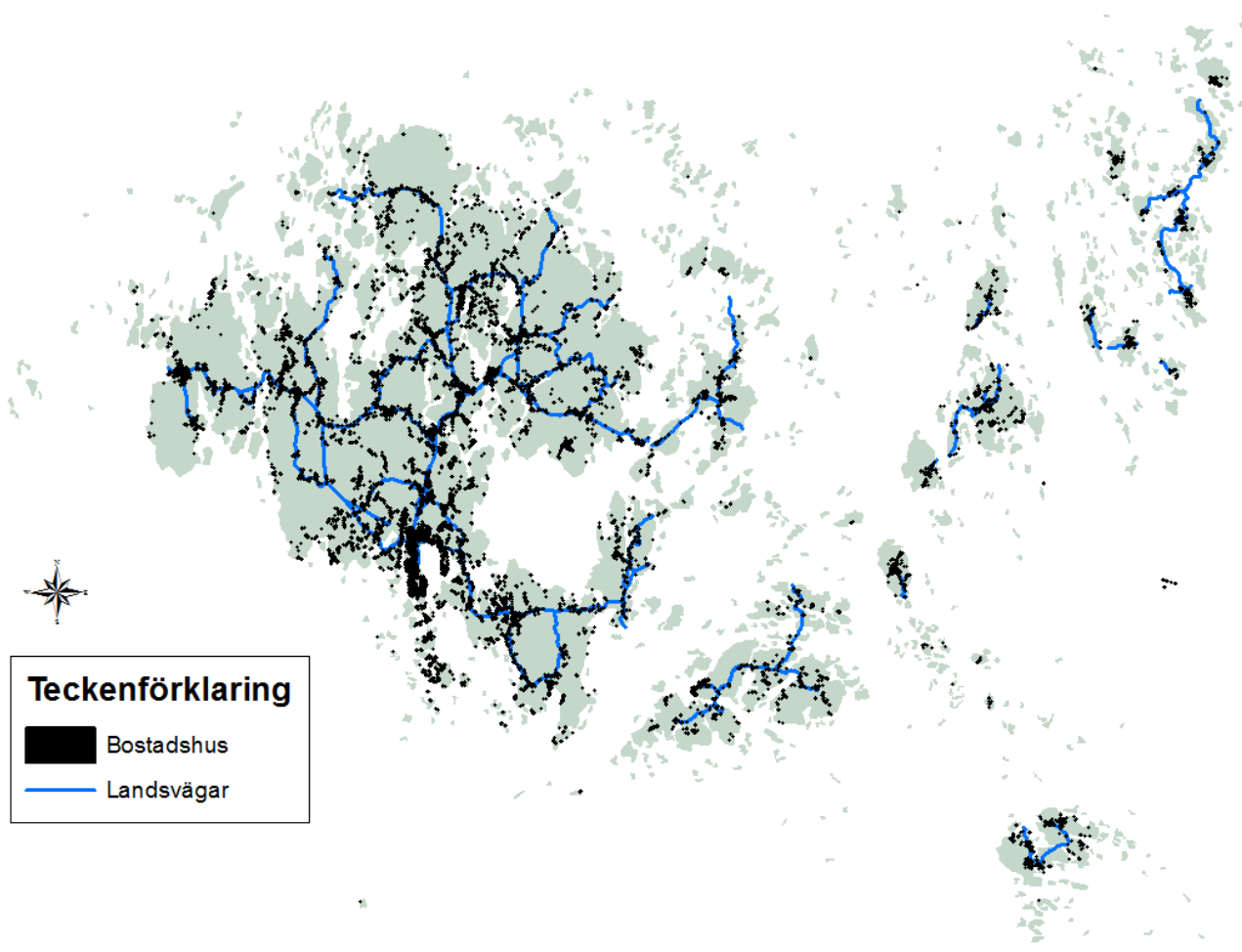
Kartan 6 nedan redovisar lokaliseringen av samtliga bostäder, alltså det byggda mönster som den åländska bostadsstocken bildar. Varje bostad är förstoraad för att tydliggöra strukturen. Huvudvägarna på kartan tydliggör sambanden mellan bostadsbeståndets geografiska struktur och det på vägnätet baserade interna åländska transportsystemet. Bostadsbeståndet på Åland är relativt utspritt med såväl tätbebyggda som mer glesbebyggda områden och enskilt liggande bostadshus. Det finns även enstaka bostadshus på isolerade skärgårdsöar. Huvuddelen av bostadsutbudet finns i nära en anslutning någon av fasta Ålands huvudvägar.

Mariehamn har det mest koncentrerade och täta bostadsbeståndet. En förtätning av bostäderna i anslutning till kommuncentrum märks i flertalet landsbygds- och skärgårdskommuner. Det finns även ett antal bostadskluster både på fasta Ålands landsbygd och ute i skärgårdsregionen.

Bostadsbebyggelsen i Kökar, Sottunga och Brändö är sålunda förhållandevis tät och samlad i flera småskaliga bostadskluster. Fast-åländska kommuner med förhållandevis gles bostadsbestånd är Lumparland, Hammarland, Eckerö, Geta och Saltvik.

Den strandnära bostadsbebyggelsen är relativt omfattande vid Lemlands västra kustlinje, inomskärs i Ödkarbyviken och Färjsundet, inom delar av Mariehamn, Jomala och Järsö samt i flera områden i skärgården. Det finns dock strandnära bostäder spridda över i stort sett hela Åland.

Karta 6. Den geografiska fördelningen av bostäder och huvudvägar (Källa: Lantmäteriverkets Terrängdatabas, 11/2016) ⁶



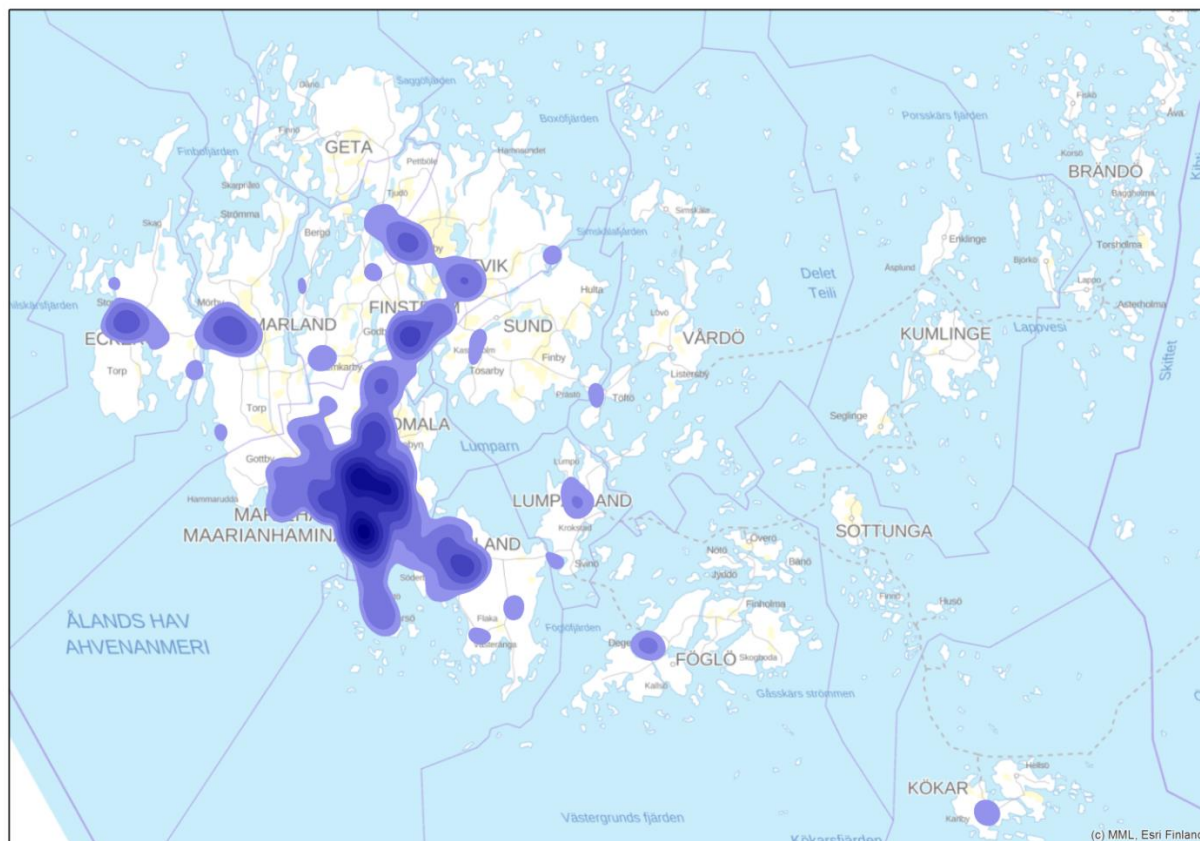
De viktigaste expansionsområdena

På Karta 7 nedan redovisas bostäder uppförda efter år 2000 i form av en s.k. *hotspot-karta* vilket markerar var flest nya bostäder byggs. Kartan visar att störst andel nya bostäder byggs i delar av Jomala och Mariehamn. Det har även skett viss ny bostadsbebyggelse i skärgården, då framförallt i Degerby, Föglö samt i Karlby, Kökar. Beståndet av nya bostäder visar ungefär samma struktur som kartan över tätbebyggda områden. De centrumnära områdena växer med andra ord.

Några mindre strandnära bostadsområden har bebyggts inom fasta Åland samt på Föglö. Det nya bostadsbeståndet har huvudsakligen uppförts i mer centrala områden. Detta bekräftar övriga bebyggelsekartor med samma eller liknande samma trend. Nyexploateringen gäller främst Mariehamn, delar av Jomala, Godby, Kvarnbo och Ödkarby i norr, Söderby i sydöstlig riktning samt Kattby/Mörby och Storby i väster.

⁶ Det bör observeras att kartans underlagsdata innehåller en del tidigare bostadshus som inte längre är året runtbebodda, men som fortfarande är registrerade som sådana i fastighetsregistret. Detta gäller särskilt för skärgården och fasta Ålands mer perifera glesbygdskvarter.

Karta 7: Bostadskluster uppförda efter år 2000 (Källa: Befolkningsregistercentralen 2017)



Hur ser framtiden ut?

Det byggs för närvarande flest antal nya bostäder i Mariehamn och Jomala. Fastighetsmarknaden är aktiv och efterfrågan på nya bostäder växer, något som även medfört ökade bostadspriser. De senaste årens efterfrågetillväxt gäller inte minst de större bostäderna. Detta gäller inte nödvändigtvis bara i form av småhus, även större lägenheter och/eller parhus har blivit allt mer attraktiva på fastighetsmarknaden. Samtidigt bör det noteras att hushållens storlek trendmässigt minskar, något som i sin förlängning sannolikt kommer att öka efterfrågan på vissa typer av lite mindre bostäder.

Intresset för att ”bygga privat” verkar ha svalnat något bland hushållen de senaste åren, däremot har ett antal entreprenörer byggt fler bostäder (för försäljning) än tidigare. Det här betyder att bostadsutvecklingen i högre grad än tidigare påverkas av intressen och initiativ hos privata företag och entreprenörer.

Som framgår av Karta 7 finns den överlägset största efterfrågan på nya bostäder i en nord-sydligt och en öst-västlig tillväxtzon med centrum i Mariehamn med omnejd. För närvarande verkar det därmed vara mer efterfrågat att bo centralt än att bo strandnära, även om det strandnära boendet generellt är fortsatt attraktivt. Avståndet till service är en viktig faktor, något som flertalet fastighetsmäklare också bekräftar. Till detta kommer även det faktum att strandtomterna som regel ligger högre i pris. Det finns därtill endast ett begränsat antal bostäder som samtidigt ger närhet till både strandområden och god service.

Fortsätter utvecklingen i samma spår kan flera centrumnära tillväxtområden förväntas och de centralt belägna stråken ytterligare förstärkas samtidigt som de perifera områdena inom fasta Ålands landsbygd och ute i skärgården blir allt glesare bebodda. Eftersom befolkningen tenderar att bli äldre skapar detta ett växande behov av bättre tillgänglighet och ökad närhet till offentlig (men även kommersiell) service, något som på sikt kan bli allt svårare att upprätthålla i de glesbefolkade landsbygds- och skärgårdsområdena. Den nedläggning av dagligvaruhandelsställen och viss annan kommersiell service som skett i glesbygden (se vidare kapitel 5) har sannolikt bidragit till den svaga bostadsutvecklingen inom dessa delar av Åland.

Den samlade framtidsbedömningen är därmed att befolknings- och bostadsexpansionen i framförallt Mariehamn och Jomala kommer fortsätta. Mariehamn har dock begränsade markresurser varför främst Jomala, men även i övriga delar av de öst-västliga/nord-sydliga tillväxtstråken, kan förväntas expandera. Jomala har större andel tillgänglig markyta, men dock inte samma servicegrad och mångsidiga centrummiljö som en urban miljö kan erbjuda.

4. Arbetsplatser och pendling

De åländska arbetsplatserna

Var arbetsplatserna är belägna i förhållande till var man bor styr i hög grad pendlingen över kommungränserna och därmed också trafikbelastningen i framför allt huvudvägnätet. Arbetsplatsutbudet påverkar även de olika kommunernas attraktivitet som bostadsort, något som de åländska kommunerna är väl medvetna om och därför också arbetar aktivt med.

En betydande del av den privata sektorns arbetsplatser finns inom sjöfartssektorn. Branschen sysselsätter därtill ett relativt stort antal ombordanställda med bosättning utanför Åland (oftast i Finland), något som gör att det totalt sett finns drygt 10 procent fler på Åland registrerade arbetsplatser än det finns sysselsatta ålänningar. Åland som helhet har med andra ord en positiv sysselsättningskvot.

Flest arbetsplatser i de centrumnära områdena

År 2015 fanns sammanlagt ca 15 700 arbetsplatser på Åland fördelade på närmare 2 900 olika arbetsställen (2016). Av dessa är dock en betydande del sjöarbetsplatser (ca 2 000) vilka därmed inte genererar någon daglig arbetspendling mellan kommunerna. Härtill kommer att drygt 1 100 av sjöbetsplatserna innehas av personal som bor utanför Åland. Det här betyder att antalet landbaserade arbetsplatser, med andra ord de som genererar arbetspendlingen, torde uppgå till i storleksordningen ca 13 700 stycken.

Av det totala antalet arbetsplatser (inkl. sjöarbetsplatserna, flertalet registrerade i staden) är merparten, ca 9 900 arbetsplatser, registrerade hos företag och rederier med hemort i Mariehamn. Ytterligare ca 5 150 arbetsplatser finns i landsbygdskommunerna på fasta Åland och ca 670 i skärgårdskommunerna. På landsbygden och i skärgården varierar antal arbetsplatser och grad av arbetsplatsförsörjning kraftigt. Störst antal arbetsplatser finns i Jomala (ca 2 500), Finström (ca 820) och Saltvik (ca 470). Lägst antal arbetsplatser finns i Sottunga (ca 25), Kökar (ca 75), Kumlinge (ca 90) och Lumparland (ca 85).

Det här innebär (även om man tar hänsyn till det betydande antalet sjöarbetsplatser med Mariehamn som registerort) att en överväldigande majoritet av arbetsplatserna på Åland är belägna inom eller i nära anslutning till det centrumnära stråket Finström-Jomala-Mariehamn.

Expansiva servicenäringar

Den enskilt största näringsgrenen på Åland räknat i arbetsplatser är samhällstjänsterna (nästan 5 000 stycken, i huvudsak – men inte uteslutande – inom den offentliga sektorn) följt av transport (i huvudsak, men inte uteslutande, sjöfart), handel och hotell samt industri och byggnadsverksamhet.

Arbetsställen med 1 – 4 anställda är i särklass vanligast. Det finns dock arton olika arbetsställen med över 50 anställda. Tolv av dessa är belägna i Mariehamn, fyra i Jomala och ett vardera i Finström och Saltvik (2016). De offentliga arbetsgivarna (här i första hand kommunen) är särskilt betydelsefulla i Hammarland, Kumlinge, Kökar, Lemland, Sottunga och Sund. I de övriga kommunerna dominerar den privata sektorns arbetsgivare. Andelen egenföretagare per invånare är högst i Eckerö, Jomala, Vårdö och Brändö, och lägst i Kumlinge, Mariehamn och Geta.

Näringsstrukturen skiljer sig åt en hel del mellan de olika kommunerna. Det som kommunerna har gemensamt är att samhällstjänsterna (dominerade av offentliga arbetsgivare) antingen utgör den största eller den näst största näringsgrenen. Skillnaderna mellan kommunerna med avseende på arbetsplatserna inom sektorn samhällstjänster kan i viss mån, men inte helt, förklaras av att kommunerna själva beslutar om sina egna servicesatsningar.

Inom landsbygdskommunerna är, förutom den offentliga servicen, arbetsplatserna inom jord- och skogsbruk samt inom handel och hotell relativt omfattande. De största förändringarna av näringslivsstrukturen och arbetsplatsfördelningen återfinns också inom dessa två branscher. Det totala antalet arbetsplatser inom jord- och skogsbruket har minskat med nästan 40 procent sedan år 2000. Andelen arbetsplatser inom handel och hotell har samtidigt ökat kraftigt.

Tillverkningsindustrin har under senare år ökat något i både omsättning och antal arbetsplatser, och är idag en viktig näringsgren framförallt i Saltvik och Finström. Räknat i arbetsplatser har även Jomala och Mariehamn rätt betydande del av de sysselsatta inom den åländska industrin. I skärgården är industrin av större betydelse i främst Föglö med sitt framgångsrika lokala ”fiskförädlingskluster”. Tillverkningsindustrin är den näring som kräver mer yta per arbetsplats än övriga branscher, varför den som regel har de bästa expansionsförutsättning utanför de mest tätbebyggda och högexploaterade centrumområdena.

Kommunernas arbetsplatsförsörjning – stora variationer med Mariehamn i topp

Mariehamn har den största positiva arbetsplatskvoten i förhållande till antalet i kommunen bosatta med aktivt arbetsmarknadsdeltagande, motsvarande hela 177 procent (2013).⁷

Arbetsplatsförsörjningen varierar kraftigt mellan Ålands övriga kommuner. Kommuner med hög arbetsplatskvot i förhållande till antalet sysselsatta kommuninnevånare är Jomala (98 %), Föglö (84 %), och Kökar (71 %). Kommunerna med lägst arbetsplatsförsörjning – och följaktligen hög utpendling – är Lemland (32 %), Hammarland (39 %) och Lumparland (45 %).

De förändringar som sedan millennieskiftet och fram till och med 2013 skett i arbetsplatsernas fördelning i förhållande till de sysselsattas bostadskommuner gäller främst Mariehamn, Jomala och Finström. Arbetsplatskvoten har minskat något i Mariehamn samtidigt som den ökat i Jomala från ca 70 procent till idag närmare 100 procent. I Finström har den minskat från 95 till 68 procent.

Störst andel inpendlare i centrumområdet

Det faktum att de sysselsatta ofta har en arbetsplats som ligger i en annan kommun än den de är bosatta i medför en betydande daglig arbetspendling (med åtföljande trafikbelastning, särskilt under morgon/förmiddag och eftermiddag/kväll) mellan de åländska kommunerna. De som arbetar i en annan kommun än bosättningskommunen räknas som utpendlare i sin egen kommun och som inpendlare i den kommun som de har sin arbetsplats i.

Det finns framförallt tre kommuner med hög andel inpendlare: Jomala (66 %), Mariehamn (56 %) och Finström (54 %). Över hälften av deras i kommunen registrerade arbetsplatser innehåller alltså av personer som bor utanför kommunen i fråga. I absoluta tal överstiger inpendlingen till Mariehamn vida inpendlingen till övriga nämnda kommuner. Ytterligare tre kommuner – Saltvik, Sund och Lumparland – har nästan hälften av arbetsplatserna i kommunen besatta av inpendlare. Det finns i Lumparland ett flertal arbetsplatser med relativt hög inpendling, exempelvis Långnäs Hamn Ab samt inom den kommunala sektorn.

De kommuner med lägst andel inpendlare är Brändö, Sottunga och Kumlinge, vilket kan förklaras av det generellt sett begränsade arbetsplatsutbudet i skärgården. En annan bidragande faktor är att arbetspendling till och från skärgårdskommunerna blir väldigt lång och betungande. Det bör dock noteras att vissa skärgårdskommuner trots detta har en relativt många arbetspendlare till Mariehamn (t ex Kökar). Orsaken torde vara anställningar ombord på de Mariehamnsregistrerade rederiernas fartyg.

⁷ Mariehamn extremt höga arbetsplatsförsörjningskvot beror i rätt hög utsträckning på att alla de sjöarbetsplatser som är registrerade i staden ingår i statistiken.

Störst andel arbetande i den egna (hem-)kommunen finns i skärgårdskommunerna Vårdö, Brändö, Kökar och Föglö.

Hälften av de sysselsatta har sin arbetsplats utanför bosättningskommunen

Räknat för Åland som helhet arbetar i genomsnitt ca hälften av de sysselsatta utanför sin egen bostadskommun. Andelen utpendlare är högst i Lemland (80 %), Lumparland (77 %), Sund (76 %) och Hammarland (75 %). Dryga hälften av den utpendlande arbetskraften från Jomala, Lemland, Lumparland och Hammarland arbetar i Mariehamn. Från Sund arbetspendlar ca 40 % till Mariehamn och 17 % till Jomala (2016).⁸

Lägst andel utpendlare har Mariehamn (21 %). I egenskap av Ålands huvudstad och kommersiella centrum har Mariehamn ett brett utbud av arbetsplatser inom såväl den offentliga som den privata sektorn, något som minskar behovet av arbetsplatser utanför stadens gränser.

Andelen utpendlare med sina arbetsplatser i Mariehamn har sedan år 2000 ökat i nästan samtliga åländska kommuner, men framförallt från Hammarland, Brändö, Eckerö, Finström och Sottunga, men minskat något i Föglö och Vårdö.

Arbetspendlingen ökar generellt

Under perioden 2000 – 2014 har det skett vissa förändringar i det regionala pendlingsmönstret. Andelen inpendlare i förhållande till antalet sysselsatta per kommun har ökat med ca 5 procent. De kommuner där arbetspendlingen – relativt sett – ökat mest (sedan år 2000 med ca 15 % eller mer) är landsortskommunerna Lumparland, Geta, Jomala, Eckerö, Kumlinge och Vårdö. De kommuner där andelen pendlare bland de i kommunen sysselsatta ligger på ungefär samma nivå som tidigare är Finström och Mariehamn.

Bland de ovan nämnda kommunerna med den största ökningen i arbetspendlingen har Vårdö och Geta under samma period även erhållit en viss ökning i antalet arbetsplatser. I Lumparland har antalet arbetsplatser varit nästan konstant. I Kumlinge har de minskat de senaste åren, trots ökad inpendling. Det visar att förändringar i antalet arbetsplatser i de olika kommunerna inte nödvändigtvis är direkt relaterad till inpendlingens volym.

Ålänningarna blir med andra ord alltmer rörliga. De växande avstånden mellan arbetsplats och bostad upplevs inte som något större hinder, framförallt inte när det gäller pendling mellan kommunerna på fasta Åland. Med undantag för skärgårdskommunerna kan Åland därför idag ses som en integrerad arbetsmarknads- och pendlingsregion med centrum i Mariehamn/Jomala med omnejd. Samtidigt har även pendlingsströmmarna i skärgården ökat. Detta gäller inte minst för Vårdö och Kumlinge. Den enda kommun som upplevt en minskning 2000 är Brändö.

Arbetsplatsutvecklingen i ett regionalt perspektiv

En kommuns dagbefolkning utgörs av samtliga de som har sin arbetsplats i kommunen, inpendlarna från andra kommuner såväl som de som både arbetar och är bosatta i kommunen i fråga.⁹

Kommunernas utveckling och attraktivitet påverkas i hög grad av den samlade dagbefolkningens storlek.

⁸ Se PwC:s åländska kommunutredning från 2016 (<http://www.regeringen.ax/demokrati-hallbarhet/kommunutredning-2016/nulagesanalys>).

⁹ *Nattbefolkningen* är på motsvarande sätt den i kommunen fast bosatta befolkningen. I kommuner med hög andel inpendlare i dagbefolkningen är beroendet av extern kompetens hög. I kommuner med hög andel utpendling, är beroendet av närliggande arbetsplatser högt. Är både in- och utpendlingen hög är det en indikator på att arbetsmarknaden inom kommunen inte matchar befolkningen.

En stor dagbefolkning innebär ökad lokal efterfrågan på kommersiell service och detaljhandel, något som i sin tur tenderar att medföra ett växande etableringsintresse inom näringslivet. Många handlar på lunchraster och på vägen hem från arbetsplatsen, vilket avspeglas i lokaliseringen av den kommersiella närservice och de dagligvarubutiker som finns längs de viktigaste transportstråken mellan arbetsplatser och bostäder. Detta gäller även för den på besöksnäringen mer inriktade servicen (övernattning, restauranger etc.).

De senaste åren har det skett en del såväl större som mindre förändringar i antalet arbetsplatser och deras regionala fördelning. Framförallt har det skett en kraftig expansion av arbetsplatserna i Jomala där antalet sedan slutet av 1990-talet mer än fördubblats. Motsvarande förändring har inte skett någon annanstans på Åland, åtminstone inte hittills under 2000-talet. Jomalas attraktivitet som en plats för företagsetablering och arbetsplatsexpansion är alltså stark. Förutom Jomala har även Lemland och Geta på fasta Åland erfarit en viss ökning i antal arbetsplatser. Den positiva utvecklingen i rätt så perifera Geta förklaras främst av en utbyggnad av den kommunala servicen, men även av nyanställningar inom hotell- och turismsektorn.

Som framgår av Tabell 1 nedan har antalet arbetsplatser minskat i ett flertal kommuner – detta trots att både befolkningen och antalet arbetsplatser ökat för Åland som helhet. På den mer lokala nivån har framförallt arbetsplatserna i landsbygds- och skärgårdskommunernas mer perifera delar minskat, samtidigt som de till Mariehamn gränsande landskommunerna – och då inte minst Jomala – genomgått en kraftig sysselsättnings- och arbetsplatsexpansion. Utvecklingen går med andra ord mot en allt större regional arbetsplatskoncentration.

Tabell 1: Arbetsplatser (inkl. ombordanställda) per kommun år 1997 och år 2015

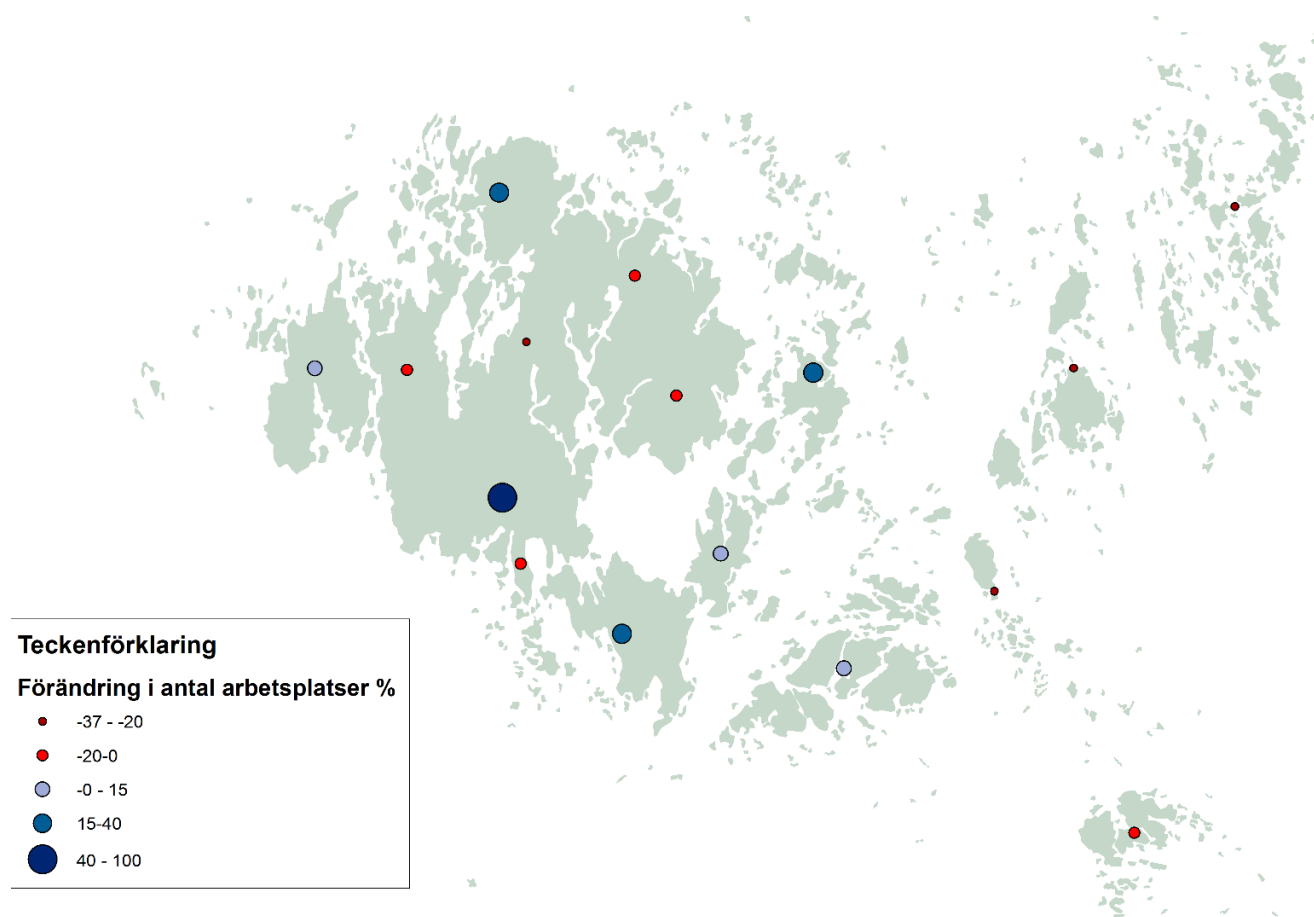
Kommun	Arbetsplatser, antal 1997	Arbetsplatser, antal 2015	Förändring, Antal	Förändring, procent
Brändö	184	136	- 48	- 26,1
Eckerö	206	266	60	29,1
Finström	902	818	- 65	- 7,2
Föglö	195	224	29	14,9
Geta	130	156	26	20,0
Hammarland	324	299	- 25	- 7,7
Jomala	1 023	2 749	1 456	142,3
Kumlunge	120	88	- 32	- 26,7
Kökar	95	75	- 20	- 21,1
Lemland	242	339	97	40,1
Lumparland	69	86	17	24,6
Saltvik	437	472	35	8,0
Sottunga	37	24	- 12	- 32,4
Sund	240	232	- 8	- 3,3
Vårdö	108	125	17	15,7
Mariehamn	9 675	9 861	186	1,9
Landsbygden	3 573	5 147	1 547	44,0
Skärgården	739	673	- 66	- 8,9
Åland	13 987	15 681	1 694	12,1

Den förhållandevis svaga arbetsplatstillväxten i Mariehamn beror på att arbetsplatsexpansionen under de senaste decennierna främst skett strax norr om stadsgränsen, men också på flaggbyten på fartyg tillhöriga rederierna i staden.

I Finström har antalet arbetande/arbetsplatser – dagbefolkningen – varierat och under senare år minskat. Antal utpendlare har samtidigt ökat med ungefär 10 procent. Orsaken återfinns främst inom sektorn hälso- och sjukvård, där nedläggningen av Grelsby sjukhus ger ett tydligt avtryck i statistiken över kommunens dagbefolkning. En reduktion av den Godbybaserade närservicen inom sjukvård och polis har bidragit till nedgången. En nedgång registreras även för hotell och restaurang, där nedläggningen av ett hotell samt en större restaurangkonkurs bidragit. Däremot har antalet arbetsplatser inom industrin istället ökat kraftigt.

Den samlade bilden av det geografiska förändringstrycket i utbudet av åländska arbetsplatser sammanfattas grafiskt i Karta 8 nedan:

Karta 8: Arbetsplatsutbudets förändring per kommun under perioden 1997 – 2015, angiven i procent



Även om Jomala har upplevt en närmast exceptionell ökning av antalet arbetsplatser, så är det ändå inte enbart i de centrumnära områdena som det idag sker en tillväxt av arbetsplatser och pendlingsvolym. På fasta Åland utmärker sig även Geta, Saltvik och Eckerö som kommuner där både inpendling och antalet arbetsplatser faktiskt ökat en del under 2000-talet. Andelen inpendlare och antal arbetsplatser har även ökat i de två skärgårdskommuner som geografiskt och pendlingsmässigt ligger närmast fasta Åland: Vårdö och Föglö.

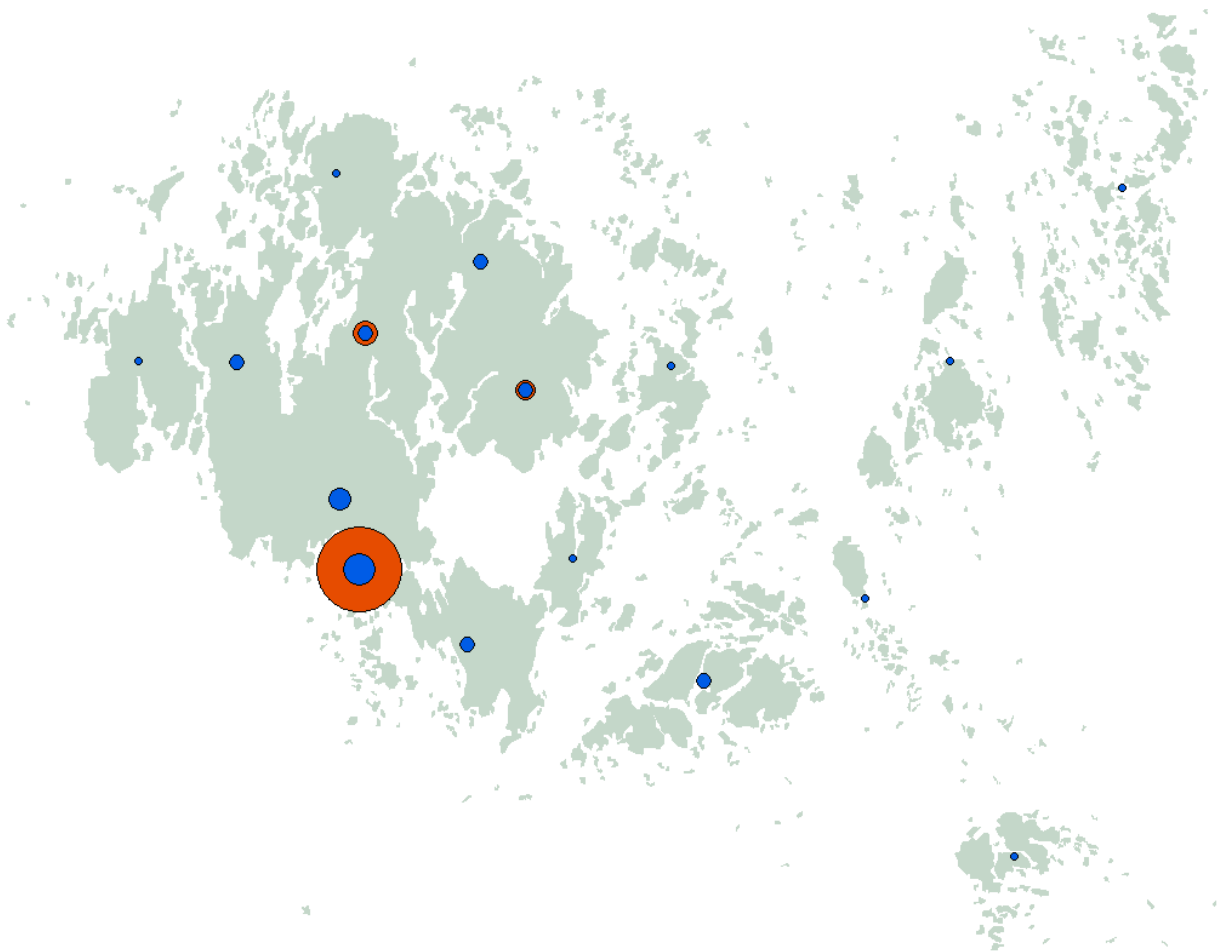
Den offentliga sektorns regionala struktur

Den regionala fördelningen av arbetsplatserna skiljer sig åt mellan landskapsregeringen och kommunerna. De kommunala arbetsplatserna är mer jämnt fördelade geografiskt över hela Åland vilket grundar sig på att varje kommun har en relativt omfattande lagstadgad service som tillhandahålls, och då måste finnas i varje kommun. Omfattningen av de kommunala arbetsplatserna varierar i övrigt och påverkas av kommunens storlek, struktur, resurser och övriga förutsättningar.

Majoriteten av de som är anställda inom landskapsregeringens verksamhet arbetar i Mariehamn. Därtill finns det ett begränsat antal regeringsanställda i Jomala, Finström och Sund. Landskapsregeringens service riktar sig till inte något särskilt geografiskt område eller kommun och därvid är lokaliseringen i regel så central som möjligt. Centraliseringen av landskapsregeringens verksamhet har ökat något under 2000-talet.

På kartan nedan redovisas en översikt av den offentliga sektorns regionala struktur.

Karta 9: Den offentliga sektorns regionala struktur:



Anm.: Kartan redovisar inom området arbetande per kommun för den offentliga sektorn, där den kommunala arbetsplatsfördelningen redovisas i blått och landskapsregeringens verksamhet i orange.

Samlad framtidsbedömning

Det är knappast realistiskt – och förmodligen inte heller önskvärt – att varje kommun har arbetsplatsförsörjning som till 100 procent matchar den sysselsatta befolkningen inom kommunen. De enskilda kommunerna såväl som Åland som helhet gynnas dock av en hög sysselsättning bland den arbetsföra befolkningen i kombination med en någorlunda jämn fördelning av arbetsplatserna.

Fortsätter arbetsplatsutvecklingen utan större ändringar kan Jomala förväntas växa ytterligare som arbetsplatscentrum i nära anslutning till huvudstadsområdet. Det finns även konkreta planer inom näringslivet på ytterligare expansion strax utanför stadsgränsen (Maxinge-området). Enligt uppgifter från kommunens tjänstemän finns det idag ett växande intresse för nyetableringar i området, något som stämmer väl överens med kommunens egna framtidsplaner. Detta kommer att generera en växande dagbefolkning, något som i sin tur ytterligare förstärker intresset för kommersiella etableringar i regionen.

Området i och kring Maxinge har – till skillnad från centrala Mariehamn – därtill ett jämförelsevis betydande utbud av obebyggd mark. Jomala bekräftar också att det idag finns efterfrågan på mark för exempelvis ytkrävande lagerhållning och liknande verksamheter inom kommunen.

Mot bakgrund av trenden mot ett allt starkare åländskt arbetsplats- och servicekluster med sin tyngdpunkt i Mariehamn/Jomala ter sig de framtida utmaningarna med avseende på arbetsplatsförsörjningen som rätt betydande för den åländska landsbygdens mer perifera delar samt – inte minst – för skärgårdskommunerna.

Den ovan redovisade utvecklingen av de åländska kommunerna visar dock att ett mer perifert läge inte med nödvändighet behöver vara ett hinder för arbetsplatstillväxt, och att ett läge i Mariehamns centrum eller fasta Ålands övriga centralorter inte heller alltid räcker för att säkra en tillväxt i antalet arbetsplatser.

5. Service och handel

Serviceutbudet på Åland

Det åländska serviceutbudet omfattar både offentlig och kommersiell service, vilket för kommunernas del främst handlar om skola, vård och omsorg, vatten och avlopp samt fritids- och sportanläggningar.

Stora delar av den kommunala servicen är lagstadgad, något som gör att den måste finnas tillgänglig i samtliga kommuner. Det finns därför daghem, skolor och äldreomsorg i varje kommun. Däremot har kommunerna möjlighet att inom ramen för gällande lagstiftning och utgående från sina ekonomiska resurser göra egna prioriteringar, något som medfört att det kommunala serviceutbudet och dess tillgänglighet ändå i viss mån varierar mellan de åländska kommunerna.

Landskapsregeringen producerar även den en stor mängd offentlig service i form av bl.a. utbildning, sjukvård, infrastruktur, skärgårdstrafik m.m. Därtill kommer den finska staten som på Åland bedriver en mera begränsad verksamhet i form av bl.a. tull, sjöbevakning och en del annan statlig specialservice.

Den privata när servicen handlar främst om detaljhandel och livsmedelsbutiker samt restaurang- och caféverksamhet, men även olika typer av personlig service.

Serviceutbudets lokalisering påverkas av befolkningsstrukturen

Ett beslut om lokaliseringen av ny offentlig eller kommersiell service påverkas av flera olika faktorer. Befolkningens åldersstruktur samt storleken på den natt- och dagbefolkning som finns i anslutning till etableringsområdet är härvid av särskild vikt.

Den kommunala basservicens geografiska fördelning påverkas främst av nattbefolkningens storlek, det vill säga platser där den är lätt tillgänglig för störst möjliga andel av kommunens befolkning. Lokaliseringsbesluten inom den kommersiella servicen drivs istället främst av dagbefolkningens storlek samt hur de regionala pendlingsmönstren ser ut. Områden där störst antal personer rör sig under dagtid prioriteras. Detta gäller även merparten av den service som produceras av landskapsregeringen och staten.

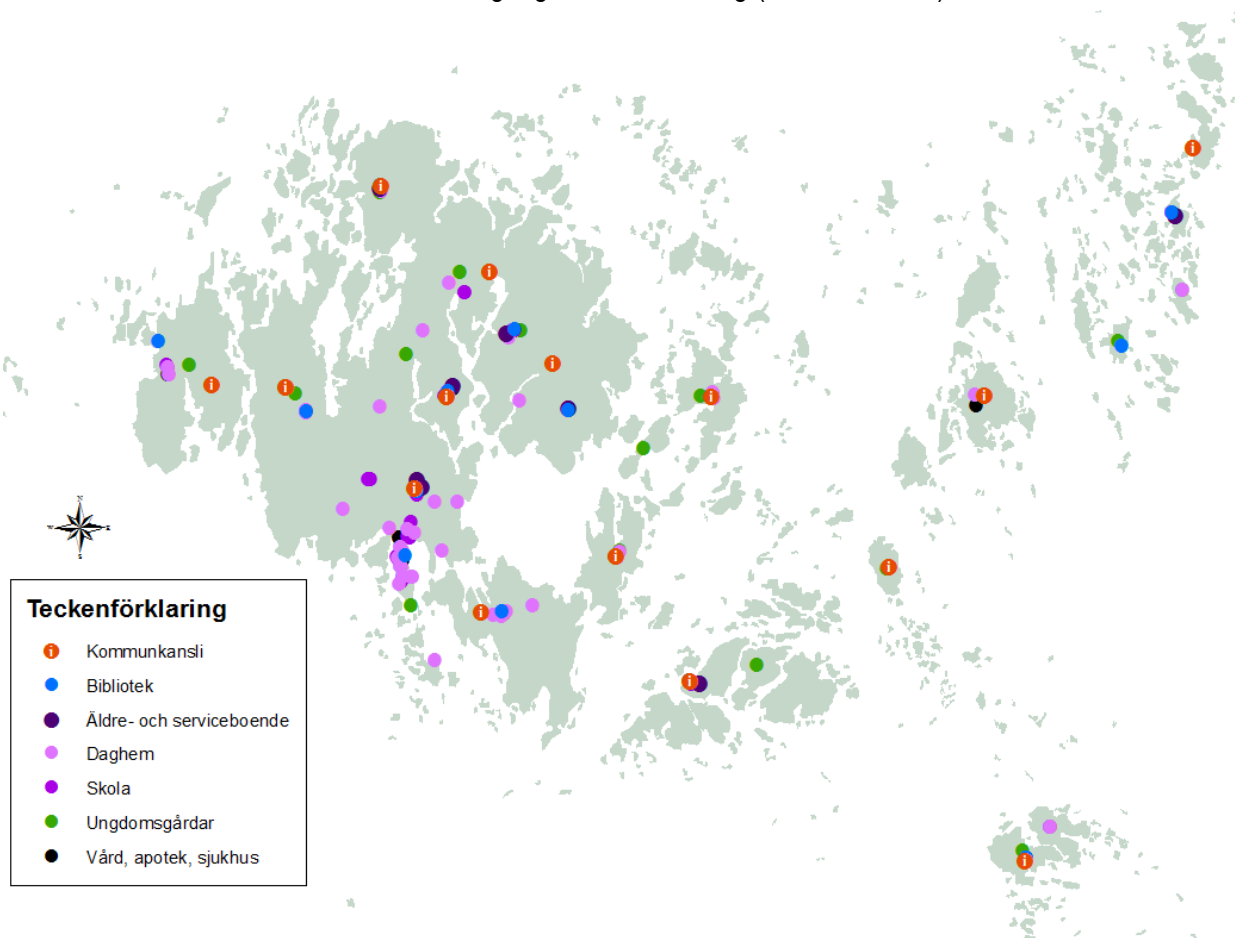
Behovet av lokal basservice varierar även inom olika åldersgrupper, något som avspeglas i respektive kommuns serviceutbud. En större andel äldre befolkning ökar behovet av vård- och omsorgsboende och annan social service med god tillgänglighet. Småbarnsfamiljer efterfrågar barnomsorg, områden för lek och fritid samt en hög trafiksäkerhet.

Den kommunala servicen är välutbyggd

Varje kommun på Åland, oberoende av storlek, erbjuder sina innevånare kommunal service omfattande daghem, skola, bibliotek, äldreomsorg och andra typer av service såsom renhållning, kommunal teknik, hälsovårdsmottagningar och liknande.

Karta 10 nedan redovisar den kommunala servicen i form av kommunkansli, daghem, skola, hälso- och sjukvårdsmottagning, äldre- och serviceboende, återvinning, idrottsanläggningar och bibliotek. De redovisade typerna av serviceutbud finns i samtliga kommuner, förutom sjukhus (Landskapsregeringens ansvar) och apotek som finns i Mariehamn och Finström. Någon form av idrottsanläggningar finns i de flesta kommuner.

Karta 10: Den kommunala servicens geografiska fördelning (Källa: LR 2016)



Anm.: Underlagsdata är inte helt komplett, en del anläggningar kan därför saknas.

Störst serviceutbud i Mariehamn

Mest omfattande är det kommunala serviceutbudet i Mariehamn. Ett större invånarantal kräver ett bredare serviceutbud med flera utbudspunkter. Överlag är den kommunala servicen relativt koncentrerad till olika kluster som sammanfaller med huvudvägnätet och de större och mest tätbebyggda områdena. Tendensen till viss koncentration med hänsyn till den befintliga bostads- och trafikstrukturen ger som regel ökad servicetillgänglighet.

På landsbygden och i skärgården är det kommunala serviceutbudet geografiskt sett mest koncentrerat i Eckerö, Geta, Finström, Hammarland, Lumparland, Kumlinge och Föglö. Mer utspritt är det i Sund, Jomala och Saltvik. Nästan alla viktigare servicepunkter är belägna i direkt anslutning eller i närhet till någon av huvudvägarna.

Det mest decentraliserade lokaliseringsmönstret gäller främst daghem och skolor. I de större kommunerna finns flera olika daghem och ibland också flera grundskolor, vilket förklarar den mer spridda geografiska fördelningen.

Omfattande samarbete inom kommunalförbunden

Förutom kommunernas egna servicesatsningar finns det ett omfattande interkommunalt samarbete inom flera viktiga serviceområden såsom social samverkan, skola, kultur, skolor och idrott, hållbar utveckling, renhållning, vatten och avlopp m.m. De åländska landsbygds- och skärgårdskommunerna har även en gemensam organisation – Ålands kommunförbund – som driver deras intressen i förhållande till landskapsregeringen.

Mycket av det mellankommunala samarbetet sköts genom fem kommunalförbund med olika antal deltagande kommuner. Nedan listas de viktigaste kommunalförbunden samt vilka kommuner som ingår:

- Oasen boende och vårdcenter – alla kommuner förutom Mariehamn, Föglö, Saltvik
- Ålands Omsorgsförbund – alla 16 kommuner (medlemskap lagstadgat)
- Norra Ålands högstadiedistrikt: Finström, Geta, Sund, Vårdö och Saltvik
- Södra Ålands högstadiedistrikt: Jomala, Eckerö, Hammarland, Lemland, Lumparland¹⁰
- MISE: Hammarland, Jomala, Kökar, Lumparland, Mariehamn, Sottunga

Förutom kommunalförbunden samarbetar kommunerna i flera andra konstellationer kring exempelvis företagsamhet och näringslivsutveckling, byggnadsinspektion, räddningsverksamhet och kommunalteknik. Några exempel är Ålands vatten Ab (där även landskapsregeringen är delägare), Svinryggens deponi, Företagsam skärgård och Agenda 21. Tidigare fanns ett områdesarkitektkontor där flertalet landsbygdskommuner samarbetade, men det är nedlagt sedan 2016.

Landskapsförvaltningens servicetjänster

Landskapsregeringens allmänna förvaltning består av regeringskansliet samt ett flertal avdelningar med olika typer av sektorsansvar. Delar av regeringens förvaltning är även organiserat i externa myndigheter – dock underställda regeringens budget, allmänna styrning och övervakning. Dessa myndigheter producerar en betydande del av den offentliga servicen på Åland.

Den offentliga sjukvården tillhandahålls av ÅHS. Regeringen ansvarar för övervakningen av hälso- och sjukvården på Åland, och har det övergripande ansvaret för att utveckla lagstiftningen, leda, utveckla och planera socialvården samt hälso- och sjukvården. Övriga centrala servicetjänster underställda landskapsregeringen – som i allmänhet riktar sig till hela den åländska befolkningen, oavsett region, kommun och bostadsort – är polisväsendet, vägdrift- och underhåll, vattenvård och avfallshantering (kommunerna ansvarar för den praktiska verksamheten) m.m.¹¹

Eftersom servicen inte riktar sig till befolkningen inom något särskilt geografiskt område eller kommun är lokaliseringen av verksamheterna som regel så central som möjligt. En stor del av servicen produceras därför också i Mariehamn. Vid landskapsregeringens allmänna förvaltning (självstyrelsegården) i Mariehamn arbetar ca 400 personer, och inom ÅHS (Ålands hälso- och sjukvård) arbetar ca 1 000 personer, även dessa i huvudsak med sina arbetsplatser i Mariehamn.

Under senare år har det förhållandevis centraliserade utbudet av myndigheter underställda regeringen ytterligare förstärkts genom bl. a. en nedläggning av lokala filialkontor inom sjukvård och polis i Godby, något som väckt en hel del kritik från Finström och de norr-åländska kommunerna.

¹⁰ Södra Ålands högstadiedistrikt sköter träningsundervisningen för hela Åland.

¹¹ För en lista på alla underställda myndigheter, se <http://www.regeringen.ax/understallda-myndigheter>.

Dagbefolkning och pendling styr lokaliseringen av kommersiell närservice och handel

En väl utbyggd kommersiell service (liksom den offentliga) är av stor betydelse för en kommun eller regions attraktivitet som bostadsort, men också för näringslivets utvecklingsmöjligheter (inkl. turist- och besöksnäringen). Vid en etablering av ny kommersiell service tas som regel hänsyn till var det finns arbetsplatser och bostäder, hur pendlingsmönster ser ut och var dagbefolkningen finns. Det finns för närvarande en tydlig tendens till ökad samlokalisering av detaljhandeln, post och bankkontor. Detta bidrar till att de mindre dagligvarubutikerna i de mer perifera områdena, inte minst i skärgården, idag får allt svårare att nå tillräcklig omsättning och lönsamhet.

Dagligvaror

Det finns idag någon form av dagligvaruhandel i samtliga kommuner förutom Kökar och Eckerö, där den närmaste dagligvarubutiken finns i Hammarland. Det största detaljhandelsutbudet finns i centrala Mariehamn, i Jomala kring Maxinge center samt i viss mån även i Godby, Finström. Därtill finns ett antal mindre dagligvarubutiker runt om på fasta Åland samt i skärgården. Antalet dagligvarubutiker har under senare år minskat framförallt i glesbebyggda och perifera områden. Samtidigt tenderar de kvarvarande dagligvarubutikerna att expandera och öka sina marknadsandelar. Bostadsområden motsvarande ”tätort” (se definitioner, kapitel 1) som har längre än 3 km till en dagligvarubutik är för närvarande Storby, Björnsby/Gölby och Kvarnbo.

Post och bank

Postombud finns i samtliga kommuner, ofta i den befintliga dagligvarubutikens lokaler.

Bankverksamheten är i huvudsak koncentrerad till Mariehamn. Någon form av bankverksamhet finns i alla skärgårdskommuner förutom Sottunga, samt i Finström och Hammarland.¹² Norra/nordöstra fasta Åland har således sämre (geografisk) tillgänglighet till bankverksamhet än övriga delar.

Detaljhandeln

Detaljhandeln ökar både i omsättning och antal arbetsplatser vilket framför allt beror på nyetableringar av större företag och handelskedjor under senare år. Utbudet är starkt koncentrerat till Mariehamns centrum samt Maxingeområdet i Jomala. Den senaste tidens expansion och nyetableringar har i huvudsak skett inom det sistnämnda området.

Kommersiell och offentlig service finns i alla åländska kommuner

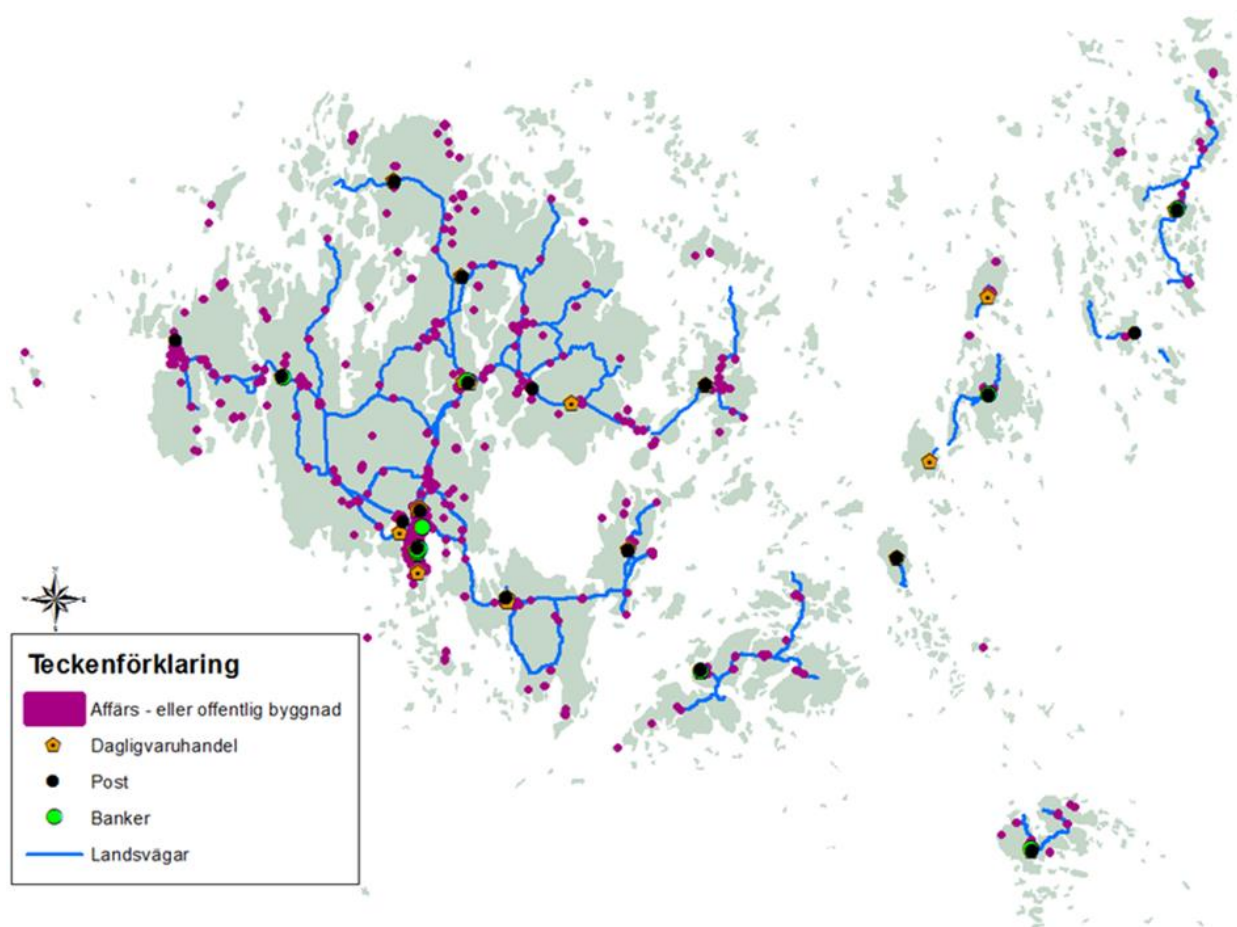
Kartan nedan redovisar lokaliseringen av olika affärs- och offentliga servicebyggnader på Åland.

Mariehamn med närområden har det överlägset tätaste beståndet av det privata näringslivets service- och handelslokaler såväl som den offentliga sektorns serviceutbud.

Samtidigt måste det konstateras att den offentliga och privata servicen på Åland ändå har en rätt stor geografisk spridning och är nåbar för större delen av befolkningen genom ett väl utbyggt nät av vägar (fasta Åland) och färjor (skärgården).

¹² I oktober 2017 stängde Ålandsbanken sina två sista landsbygdskontor i Brändö och Hammarland.

Karta 11: Affärs- och offentliga byggnader, dagligvaruhandel, banker, post och huvudvägar (Källor: Lantmäteriverket 2016, LR 2017)



Kultur- och nöjessektorns lokalisering indikerar servicens tyngdpunkt

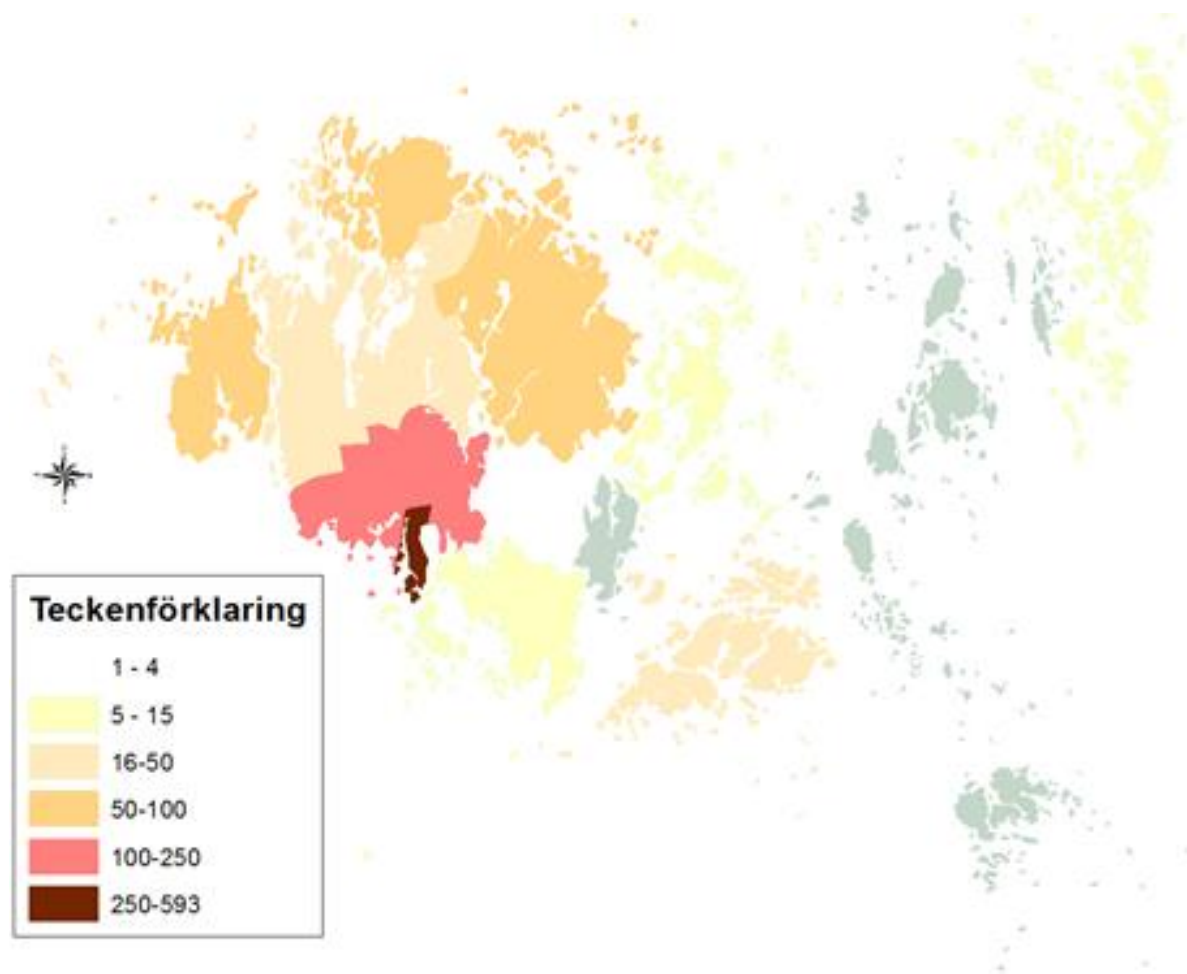
Arbetsplatserna inom kultur och fritid samt inom hotell- och restaurangnäringen är som regel lokaliserade till större regionala befolknings- och arbetsplatskoncentrationer, alltså där folk i allmänhet är mest i rörelse. De indikerar därmed också var på Åland det samlade utbudet av kommersiell (och i viss mån även den offentliga) service i huvudsak finns.

Inom restaurang- och hotellbranschen dominerar arbetsplatsutbudet fullständigt av etableringarna i Mariehamn med hela 433 arbetsplatser (2016). Ett mera begränsat utbud av hotell- och restaurangarbetsplatser finns även inom några av de fast-åländska kommunerna Saltvik (35), Geta (33), Jomala (27) och Eckerö (27).

Arbetsplatsutbudet inom sektorn kultur, nöje och fritid – där även en del offentlig service ingår – är om möjligt ännu mer koncentrerat till Ålands mest centrala delar (Mariehamn/Jomala) där ca 370 av branschens samlade arbetsplatsutbud om 425 registrerade arbetsplatser på Åland finns.

Den starka koncentrationen till Mariehamn och Jomala av arbetsplatserna inom ovan nämnda servicesektorer (inkl. hotell och restaurang) framgår tydligt av Karta 12 nedan:

Karta 12: Det samlade arbetsplatsutbudet inom servicesektorn kultur, nöje och fritid.



De framtida servicebehoven

Lokaliseringen av den kommunala servicen påverkas framförallt av var flest invånare bor – alltså var nattbefolkningen är störst. När det gäller den del av den offentliga servicen som riktar sig till befolkningen som helhet (med landskapsregeringen eller staten som huvudman) spelar dagbefolkningens storlek och den geografiska tillgängligheten en större roll. Dagbefolkningen (och dess köpkraft) har också stor betydelse för den framtida utbyggnaden och lokalisering av den kommersiella servicen och handeln.

Befolkningsexpansionen i centrumområdena ger ökad serviceefterfrågan

Som helhet växer den åländska befolkningen. Trots detta har invånarantalet minskat i flera kommuner sedan millennieskiftet. Detta gäller Brändö, Föglö, Kumlinge, Kökar, Sottunga och Sund, dvs samtliga skärgårdskommuner förutom Vårdö samt den lite mer perifera fast-åländska kommunen Sund. Den största ökningen i invånarantalet under senare decennier har framförallt skett i Jomala, Mariehamn, Finström och Lemland. Byggandet av nya bostäder har under senare decennier också främst skett längs de centrumnära områdena i Mariehamn och Jomala, samt inom delar av Finström och Lemland.

Fortsätter befolkningsutvecklingen i samma (regionala) spår, kan sannolikt en fortsatt utbyggnad av den kommunala servicen i centrumområdet förväntas. Samtidigt påverkas servicebehovet i de områden och kommuner där invånarantalet stagnerar på motsvarande negativt sätt. Underlaget för den

kommersiella servicen minskar, och kommuner med vikande eller svag befolkningsutveckling får svårare att upprätthålla nuvarande servicenivå.

Åldersfördelningens betydelse

Det är ett känt faktum att åldersstrukturen påverkar servicebehoven – äldre kräver som regel mera vård och ungdomar mer utbildningssatsningar. Den pågående demografiska utvecklingen innebär att andelen äldre ökar. I samtliga åländska kommuner har den genomsnittliga åldern ökat under 2000-talet, dock med relativt stora lokala variationer.

Befolkningens genomsnittsålder har relativt sett ökat mest i Mariehamn, men den högsta andelen av befolkningen i de äldre årskullarna finns i skärgårdskommunerna och en del mer perifera landsbygdskommuner. Om utvecklingen fortsätter, kommer framförallt Mariehamn och skärgården få ett växande behov av sjukvård och äldreomsorg.

Jomala och Lemland är de enda åländska kommunerna där genomsnittsåldern idag understiger 40 år. De två kommunerna har haft en relativt stor inflyttning av barnfamiljer och ett ökat invånarantal. Servicebehoven kommer därför främst att handla om ökad barnomsorg, fler skolplatser, utbyggnad av lek- och rekreationsområden, samt förbättrad trafikstruktur och kollektivtrafik.

Dagbefolkning och pendling ökar serviceutbudets regionala koncentration

Antalet landbaserade arbetsplatser på Åland närmar sig idag 14 000, varav de flesta är belägna i centrumnära områdena Mariehamn-Jomala-Finström. De senaste åren har antalet arbetsplatser närapå fördubblats i Jomala. Det sker alltså en kraftig ökning av dagbefolkningen i Jomala varför ökad efterfrågan på mark för etablering av kommersiell service och handel är att vänta i kommunen, och då särskilt inom de områden som gränsar direkt mot Mariehamn.

Även pendlingens mönster och omfattning påverkar möjligheter till expansion och nyetablering av kommersiell service. Den mest omfattande arbetspendlingen finns för närvarande längs nordsydstråket Mariehamn-Jomala-Finström/Godby samt även ett geografiskt lite mera begränsat östvästligt tråk mot Jomala-Hammarland respektive Lemland-Lumparland. Ökad pendling kan förväntas längs dessa två transport- och bostadskorridorer, något som i sin tur ytterligare förbättrar förutsättningarna för tillväxt och nyetablering av kommersiell service och handel.

Samtidigt sker det en tillbakagång i antalet dagligvarubutiker, post och bankservice i de mer perifera landsbygdskommunerna och i skärgården. Utan större förändringar i arbetsmarknads- och befolkningsutvecklingen är en fortsatt avveckling av framför allt den kommersiella servicen sannolikt att vänta i de kommuner och lokalområden där klient- och kundunderlaget trendmässigt tenderar att minska.

6. Bebyggelse för fritid och rekreation

Fritids- och idrottsanläggningar

Den åländska bebyggelsen för fritid och rekreation omfattar en relativt stor mängd fritids- och idrottsanläggningar med till dem ansluten infrastruktur (t ex gång- och cykelvägar). Det handlar här om gym, idrottscentra, biograf, fotbollsplaner och badhus men också ungdomsgårdar, ridhus, boulebanor, motorsportbanor och golfbanor.

Fritidsanläggningarnas tillgänglighet i förhållande till sina viktigaste användargrupper är av stor betydelse. Är de till för alla ålänningar eller är aktiviteterna riktade mot någon särskild målgrupp? Ligger de i nära anslutning till bostadsområden? Är det möjligt att nå anläggningarna med kollektivtrafik, gång eller cykel, eller krävs det en bil?

Vad som anses vara ”nära” varierar beroende på typ av anläggning och användargrupp. Användningen minskar dock i allmänhet ju längre avstånd det är till de större bostadsområdena. I städer och större urbanområden rekommenderas i allmänhet max 300 meter till närmaste rekreationsutbud/möjlighet (t ex lekpark, grönområde). Trots nära avstånd kan det även finnas andra barriärer som minskar tillgängligheten: brist på information, bristande skötsel, markägande, skyltning eller brist på faciliteter.

Användare och målgrupper

Olika typer av anläggningar och rekreationsområden lockar olika användargrupper. Nyttjandegrad och val av aktivitet kan även variera beroende på ålder, kön, hälsotillstånd och andra i sammanhanget relevanta faktorer.

Enligt en enkätundersökning gjord 2014 om ålänningarnas fritidsvanor¹³ är de vanligaste motionsformerna promenader och cykling. En tredjedel av ålänningarna promenerar dagligen. Gym är den mest använda idrottsanläggningen, ofta med besök varje vecka. Något färre ålänningar grupptränar och gymnastiserar. Mera säsongsbaserade aktiviteter utförs vanligen bara någon gång i året. Alandica, Bio Savoy och Mariebad är särskilt populära. Bland de större idrottshallarna hör Idrottsgården, Baltichallen och Eckeröhallen till de mer besökta. Familjer med barn under 18 år besöker idrottsanläggningar, utomhusbanor och bio i högre grad än andra.

Mariehamnarna är aktivare än man tenderar att vara i de övriga kommunerna. Friluftaktiviteter som inte kräver någon form av anläggning är vanligare i skärgården. Här är det istället mer populärt att läsa. En tredjedel av skärgårdsborna besöker sålunda sitt kommunala bibliotek minst en gång i månaden.

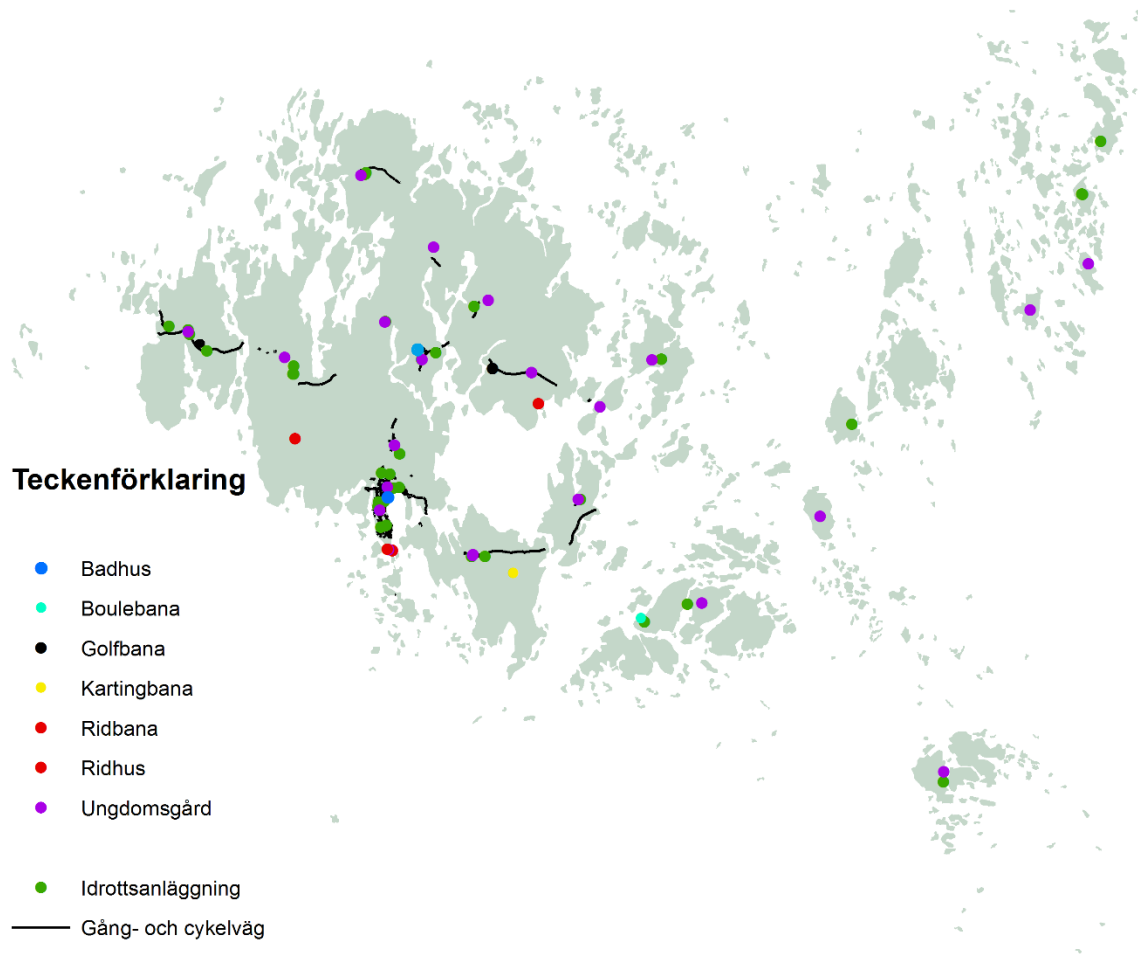
Enligt undersökningen är de flesta relativt nöjda med sin egen kommuns ”fritidsutbud”. Tillgängligheten upplevs överlag inte heller vara något stort hinder, dock är den i viss mån en begränsande faktor i skärgården samt för de äldre ålänningarna.

Omfattande utbud av fritids- och idrottsanläggningar på södra Åland

Som framgått ovan är ålänningarna aktiva användare av det idag befintliga utbudet av fritids- och idrottsanläggningar. Karta 13 nedan redovisar huvuddelen av de fritids- och sportanläggningar som finns på Åland. Det bör här observeras att det saknas en del av främst de mindre och mera lokala fritidsanläggningarna i kartunderlaget.

¹³ Ålänningarnas kultur- och fritidsvanor. ÅSUB, Rapport 2014:6.

Karta 13: Befintliga idrotts- och fritidsanläggningar inklusive ungdomsgårdar samt GC-vägar (Källa: LR, 2016, 2017)



Anm.: Antalet redovisade anläggningar inte är komplett, vissa anläggningar saknas därför på kartan.

De på kartan redovisade (grönmarkerade) idrottsanläggningarna omfattar bollplaner, idrotts- och simhallar, gymnastiksal, ishallar och golfbanor, skjut- och kartingbanor, friidrotts- och skidanläggningar samt gym och idrottsarenor.

Av det befintliga utbudet finns det i särklass flest bollplaner. Det finns även ett tiotal idrotts- och gym. Av det övriga utbudet finns endast en eller ett fåtal anläggningar. Någon form av idrottsanläggning finns i nästan samtliga kommuner. Utbudet är dock i huvudsak koncentrerat till Mariehamn. Därtill finns det något fler idrottsanläggningar i Eckerö och Jomala än i övriga kommuner. Utbudet är magrast på norra Åland.

Utbudet av övriga fritidsanläggningar är inte lika omfattande. Det finns dock minst en ungdomsgård i varje kommun (totalt 25 stycken), och de är huvudsakligen belägna i anslutning till ett kommuncentrum. Utbudet av övriga kultur- och fritidsanläggningar finns huvudsakligen i Mariehamn (Bio Savoy, Alandica samt flertalet muséer).

Rekreationsanläggningarnas tillgänglighet i förhållande till det åländska vägnätet är i huvudsak god. Flertalet anläggningar ligger nära en huvudväg, och även relativt nära busshållplatser för kollektivtrafik (gäller fasta Åland). De flesta är belägna i, eller i nära anslutning till, någon form av lite mer tät bostadsbebyggelse.

Befintliga gång- och cykelbanor kan både ses som en transportväg till anläggningar och som en typ av anläggning för sport och motion. Idag finns inget över hela Åland täckande GC-nät. Det finns ett flertal avbrott i GC-nätet inom nästan samtliga kommuner.

Det framtida behovet av rekreationsanläggningar

Fler invånare innebär ett växande behov av idrotts- och fritidsanläggningar av olika slag. Om befolkningsutvecklingen och flyttningsmönstren inte ändras framöver kommer behovet av rekreationsanläggningar och fritidsaktiviteter att växa i nord-syd stråket Finström-Jomala-Mariehamn. Men invånarantalet ökar även i exempelvis Lemland. Utbudet på rekreationsanläggningar är idag relativt låg i en del av de befolkningsmässigt växande kommunerna och behovet kan således komma att öka.

I förhållande till befolkningsunderlaget finns det finns förhållandevis många bollplaner, idrottshallar och gym på Åland. Tillgängligheten till olika anläggningar är överlag god så länge man färdas med personbil eller, i viss mån, även med buss. För de GC-burna användarna är tillgängligheten dock som regel sämre. Det finns ett behov av fortsatt utveckling av GC-nätet.

Fritidshusbeståndet på Åland

Fritidsbebyggelsen skiljer sig på flera sätt från bostadsbebyggelsen. Ett fritidshus nyttjas vanligen under en begränsad tid, främst under sommarhalvåret. Fritidshusen omfattas därför inte av samma byggregler som de fasta bostäderna gällande utrymmen, storlek samt infrastruktur och teknisk försörjning. De medför ändå en del belastning på den kommunala infrastrukturen genom anslutningar till vatten och avlopp, behov av avfallshantering mm. Antalet fritidshus har därför betydelse för kommunens produktion av basservice, kanske främst gällande infrastruktur och teknisk försörjning.



BILD 3: BÅTHUS PÅ SILVERSKÄR (KÅLLA LR)

Stort antal fritidshus

Det finns sedan lång tid tillbaka en omfattande fritidsbebyggelse på Åland, totalt ca 8 500 registrerade enheter (2014). Nästan två tredjedelar av alla fritidshus är belägna på landsbygden och en tredjedel i skärgården. Något enstaka fritidshus finns också i Mariehamn.

Ungefär 2000 av det totala fritidshusbeståndet är uthyrningsstugor enligt senast tillgänglig statistik (1997), beståndet kan dock ha ändrats en del sedan dess.

Kommunerna med störst antal fritidshus är Lemland, Eckerö och Föglö. Dock är antalet fritidshus stort i flertalet åländska kommuner, se tabell 3 på nästa sida.

Sedan år 2010 har nybyggnationen av fritidshus minskat något i omfattning, men i snitt byggs det fortfarande ungefär ett 50-tal fritidshus per år. Det totala beståndet ökar således efterhand. Nybyggnationen sker framförallt i Geta, Föglö och Vårdö, samt även en hel del i Hammar-

land, Jomala och Saltvik.

Hög efterfrågan och stigande priser

Förutom nybebyggelse sker årligen även ett antal överlåtelser, d.v.s. köp och försäljning, av åländska fritidsfastigheter. År 2016 gjordes sålunda 60 köp av fritidsfastigheter (37 strandtomter, 39 bebyggda tomter). Priserna skiljer sig kraftigt beroende på om fastigheten har strand eller inte. Medelpriset med

strandtomt var förra året 97 000 euro, och 45 000 euro utan strand. Medelpriset för bebyggda fritidsfastigheter med strand har nästan dubblerats sedan år 2002.

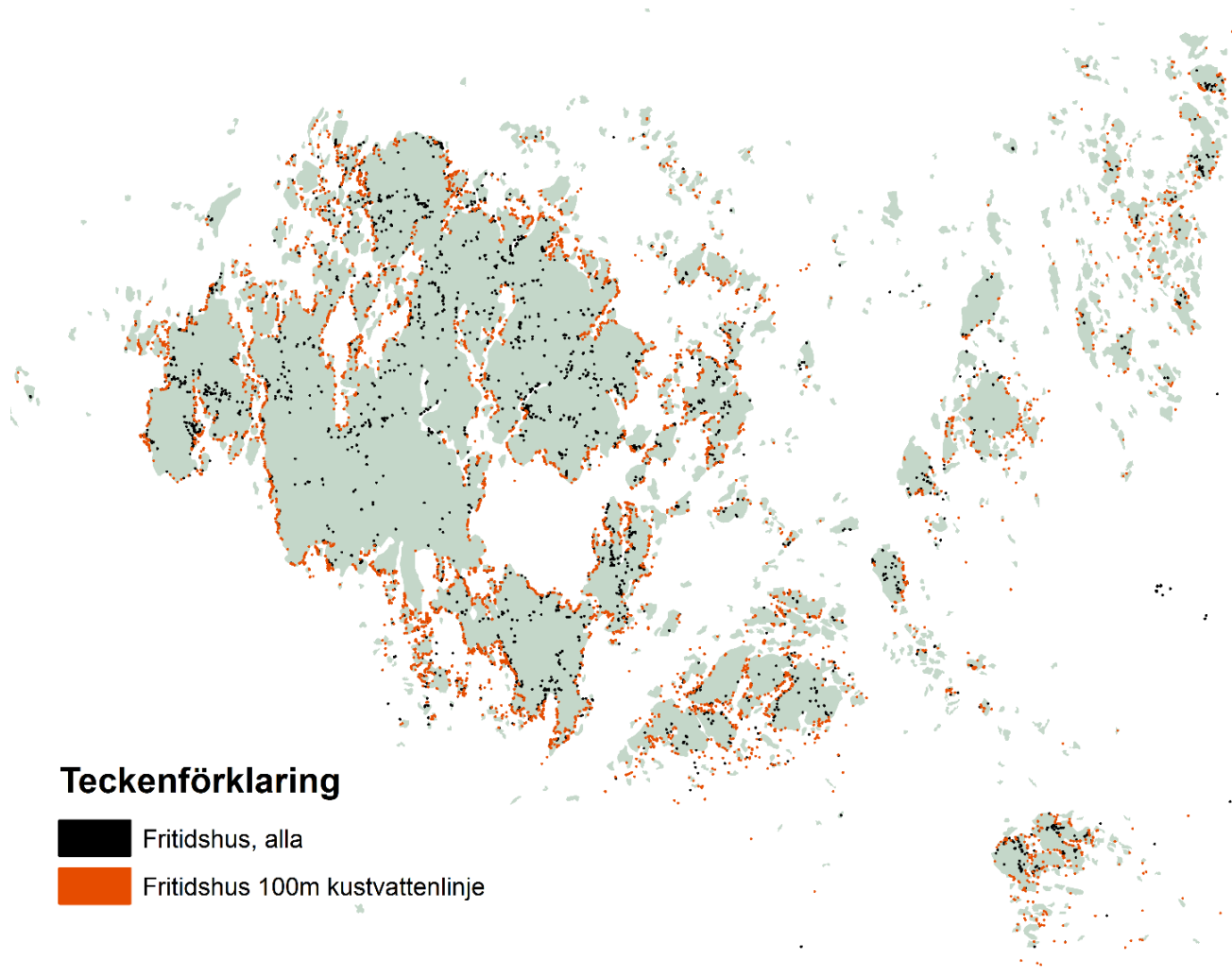
Efterfrågan på strandnära fritidshus och råmark för fritidsbebyggelse överstiger i vissa kommunen efterfrågan på bostäder, en situation som intervjuerna med flera kommuner också bekräftar. Detta gäller framförallt de mer perifera kommunerna med långa kustlinjer (t.ex. Geta, Föglö).

Fritidsbebyggelsen koncentreras till stränder och strandnära områden

På Kartan 14 nedan redovisas samtliga registrerade fritidshus (2014). De ljusröda punkterna markerar fritidshus närmare än 100 meter från närmaste kustlinje. Byggnaderna markerade i grönt markerar fritidshusen längre in från kustlinjen.

Majoriteten av alla fritidsbyggnader är uppförda närmare än 100 meter från stranden. En omfattande fritidshusbebyggelse finns längs i stort sett hela kustlinjen kring fasta Åland. Men det finns även relativt många fritidsbyggnader utan strandtomt, inte minst i Eckerö och Lumparland samt på norra Åland. Detta förklaras åtminstone delvis av det stora antalet uthyrningsstugor, vilka som regel inte ligger i lika strandnära lägen som merparten av de privata fritidshusen.

Karta 14: Den samlade fritidshusbebyggelsen på Åland (Källa: Lantmäteriverket, 2016)



Fritidsbebyggelsens expansion påverkar kommuner och bofast befolkning

Det åländska fritidsbeståndet växer årligen. Fördelningen av antal fritidshus per kommun 2014 redovisas i tabell 3 nedan:

Tabell 2: Fritidshusen på Åland 2014

Kommuner	Antal fritidshus
Brändö	394
Eckerö	946
Finström	562
Föglö	709
Geta	496
Hammarland	635
Jomala	521
Kumlinge	372
Kökar	374
Lemland	1036
Lumparland	369
Saltvik	672
Sottunga	149
Sund	536
Vårdö	588
Mariehamn	90

Under senare år har flest fritidshus byggts i Geta, Föglö och Vårdö. Dock sker ett kontinuerligt nybyggande, om än i mindre omfattning, i samtliga landsortskommuner. Efterfrågan gäller framförallt strandtomter, något som innebär ett växande tryck och en ökad exploateringsgrad i strandnära områden. Framtida intressekonflikter mellan den bofasta befolkningens behov av tillgängliga rekreatiomsområden med orörd natur och en ökad fritidsbebyggelse kan därför inte uteslutas.

En till sin omfattning växande fritidsbebyggelse kan även få en viss inverkan på behovet av kommunal infrastruktur och teknisk försörjning. Samtidigt ökar många fritidshus också den ekonomiska aktiviteten i de berörda kommunerna, något som gynnar lokala livsmedelsbutiker, caféer och liknande kommersiella etableringar.

7. Kulturhistoriskt värdefulla bebyggda miljöer och fornminnen

Det av jordbruk och fiske präglade kulturmiljön

Det åländska kulturarvet är rikt och omfattar allt som tidigare generationer skapat och byggt sedan de första invånarna anlände för ca 7 000 år sedan i det som idag är Saltvik. Alla fysiska miljöer (skogar, vatten och mark) som påverkats av människor kan definieras som någon form av kulturmiljö, och därmed alltså som en del av vårt gemensamma kulturarv. Det bör observeras att kulturarvet inte bara handlar om konkreta historiska lämningar, fyndplatser och byggnader utan också ortnamn och kultur, berättelser och språk.

Med ”kulturhistoriskt värdefull bebyggelse” avses i allmänhet äldre byggnader som behållit sin tidstypiska karaktär. Det åländska byggda kulturarvet präglas av ovanligt många och välbevarade medeltida sockenkyrkor, och av byggda minnen från jordbrukssamhället, fisket och den framväxande sjöfarten under 1800-talets andra hälft. I skärgården byggdes då fiskehemman, sjövissten och fisketorp i anslutning till stränderna. På fasta Åland uppfördes många byar nära åkermarker eller längs en huvudgata. Många spår finns i landskapet av allmogebebyggelsen – ett månghussystem där varje byggnad hade egna funktioner; härbren, bagarstugor, och jordkällare.

Kaptensgårdar och parstugor

En vanlig åländsk byggnadstyp är den verandaförsedda parstugan, ofta med en rödmyllefärgad nedervåning och en vindsvåning i ljusare färg. De kännetecknas ofta även av ljusare verandor och spröjsade fönster. Bebyggelsen är en del av det förhållandevis välbevarade åländska kulturlandskapet, där gamla hagmarker, hamlade lövträd, lövängar och äldre vägar utgör viktiga delar och fortfarande gör den äldre sockenstrukturen avläsbar i landskapet.

Under 1800-talets sista decennier, i samband med att husbehovsseglationen började ersättas med en mer storskalig fraktsjöfart, började många stora kaptens- och skeppargårdar byggas runt om på Åland. Resursstarka redarfamiljer byggde då upp de idag välkända kaptensgårdarna i bl.a. Vargata på Vårdö och Pellas och Andersas i Granboda, Lemland.

Kring sekelskiftet (1900) började den åländska villabebyggelsen gradvis ändra karaktär. Det började byggas hus i jugend- eller schweizerstil vilka inte var kopplade till jordbruksnäringen eller sjöfarten. Den planlagda villabebyggelsen från Mariehamns badortsepok hör till denna bebyggelsekategori.

De mest värdefulla bebyggelsemiljöerna

På den åländska landsbygden finns även flera stormansgårdar med medeltida ursprung som t ex Grelsby Haga och Kastelholms kungsgårdar. Vidare kan nämnas Finströms gård, Jomala gård, och säterierna Bolstaholm, Germundö, Bastö och Strömsvik m fl. Tillsammans med de anläggningar som byggdes med anledning av Ålands roll som viktig kommunikationsled mellan Sverige, Finland och Ryssland, utgör dessa Ålands mest kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer.

Från 1638 och framåt sträckte sig den gamla postvägen över Åland i öst-västlig riktning. Ålands främsta kulturbyggnader och miljöer, som Kastelholms slott, Bomarsund, Eckerö Post- och Tullhus och Tosarby stenhus m.fl. ligger i närheten av den gamla postvägens sträckning. Dessa anläggningar, tillsammans med spridda militära lämningar, vittnar om Ålands svenska och ryska historia och geopolitiskt högintressanta läge i norra Östersjörummet.

Bebyggelsen efter år 1930 har haft låg status

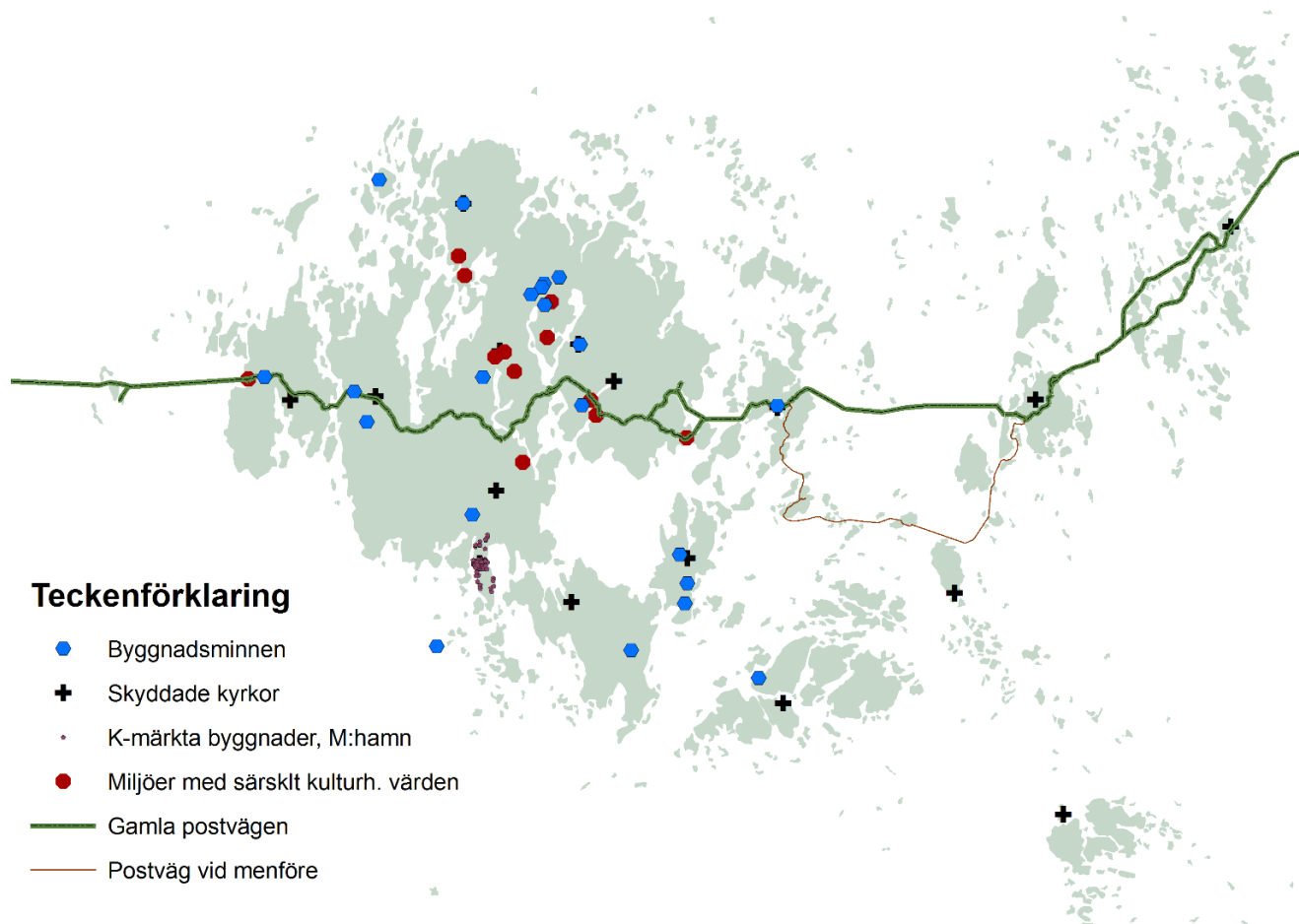
En heltäckande kulturmiljöinventering genomfördes i samtliga åländska kommuner mellan 1979 och 1990. En avgränsning i tiden gjordes vid år 1930 varför hus uppförda senare inte inventerades. Detta har påverkat vad som ansetts vara kulturhistoriskt värdefullt på Åland, vilket också kan ses för de byggnader som idag har respektive saknar någon form av skyddsstatus. K-märkningen, huvudsakligen aktuell i Mariehamns stadsplaner, berör främst byggnader från 1800-talet och 1900-talets första decennier (se Bild 4, sid. 49). Flertalet av Ålands officiella byggnadsminnen skyddar gårdsmiljöer på landsbygden.

Bebyggelsen som präglats av tiden från 1920/30-talen då turismen växte sig stark med stora sommarstugor, hotell, pensionat mm, har i liten utsträckning uppmärksammats i ett kulturhistoriskt sammanhang. Samma sak gäller den moderna stadsbebyggelse som uppförts i Mariehamn och övriga tätorter sedan 1930-talet och framåt. Här återfinns bland annat starkt arkitektoniskt betonade byggnader med höga, men ännu föga uppmärksammade, kulturhistoriska värden.

Framtida utmaningar för det byggda kulturarvet

De ur kulturhistorisk synpunkt viktigaste åländska bebyggelsemiljöerna och den gamla postvägen mellan Sverige och Finland är markerade på Karta 15 nedan.

Karta 15: Kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer på Åland (Källa LR, 2017)



Som synes finns den största koncentrationen av kulturhistoriska miljöer koncentrerade till centrala Åland, och då särskilt i Finström, Saltvik och Sund. En del byggnadsminnen finns dock även utspridda på övriga delar av fasta Åland, medan skärgårdskommunernas (med ett undantag i Föglö/Degerby) kulturhistoriskt mest värdefulla miljöer främst handlar om sockenkyrkorna samt delar av postrotevägen (Vårdö, Kumlinge, Brändö).

En central utmaning är att följa upp den historiska bebyggelsens utveckling och även bredda perspektiven om vad som i framtiden kan anses som kulturhistoriskt värdefullt. Samtidigt innebär omställningar i levnadssätt och den höga exploateringsstakten, främst i och kring Mariehamn, men också i omedelbar närhet av det växande infrastrukturnätet och bebyggelsen inom centrala delar av de fast-åländska kommunerna, att många traditionella bebyggelsemiljöer och kulturvärden riskerar att försvinna eller förvanskas.

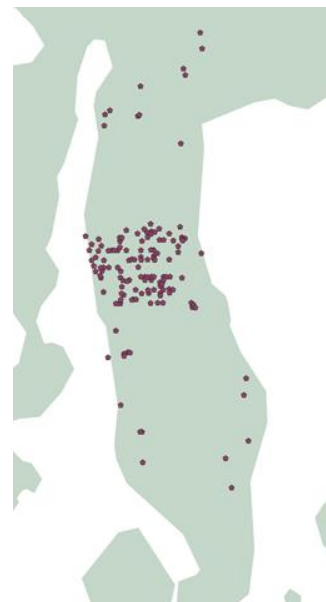


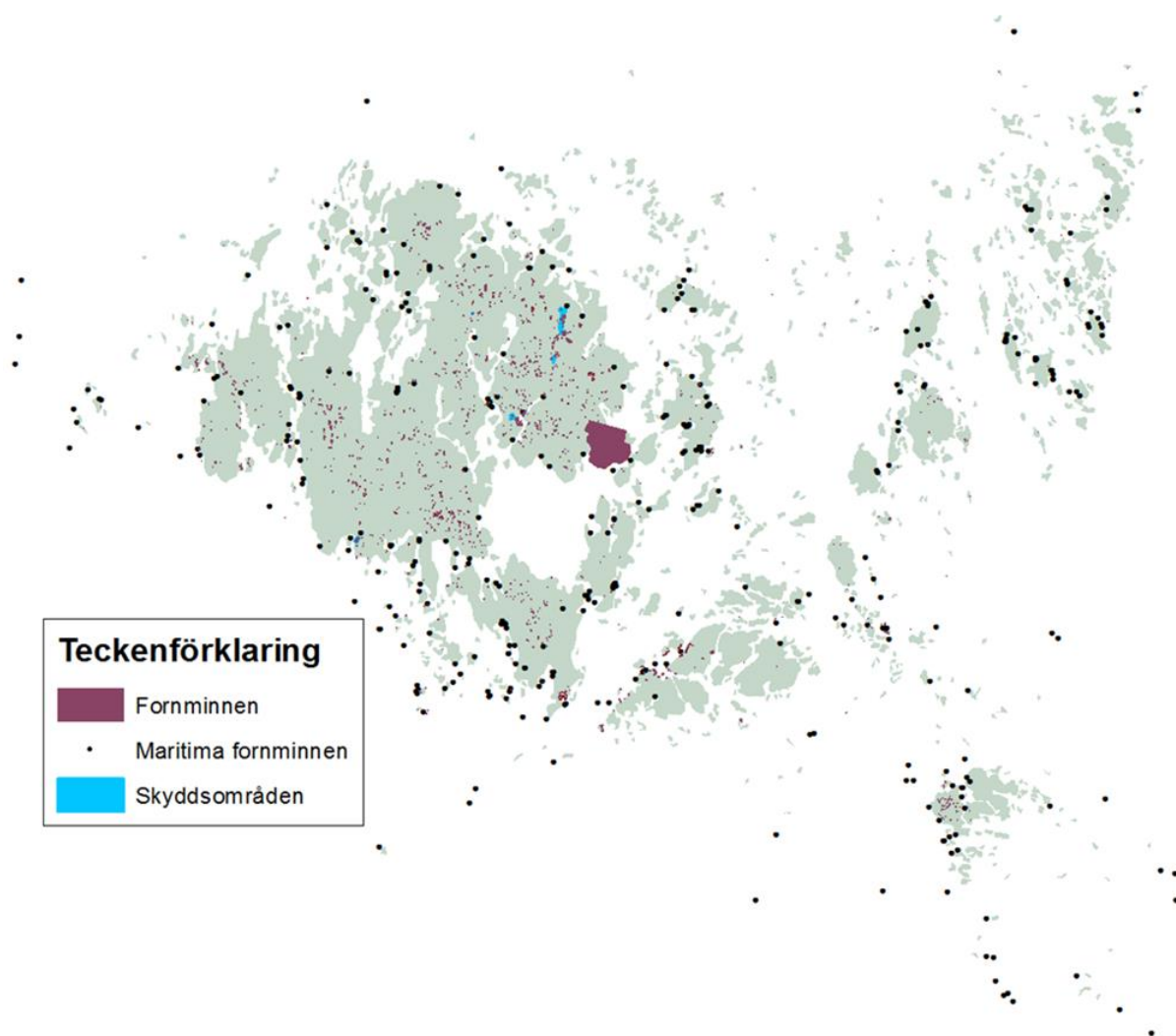
BILD 4: K-MÄRKTA BYGGNADER I MARIEHAMN

Fornminnen

Det åländska arkeologiska kulturarvet omfattar en över 7000 år lång tidsperiod från de första besöken till en forntida ögrupp under stenåldern, fram till lämningar från militära anläggningar uppförda och demilitariserade i samband med världskriget på 1900-talet. Fornlämningarna dateras till både den långa förhistoriska tid före de första skriftliga källor som beskriver Åland kom till, och till den historiska tiden, som utgörs av de senaste århundradena från medeltiden (ca 1100–1500 e.kr) fram till våra dagar. Dessa objekt formar det enda källmaterialet som vi har från förhistorisk tid och utgör en viktig del av kulturmiljön och det gemensamma kulturarvet.

Den geografiska fördelningen och förekomsten av viktiga fornminnen och skyddsmiljöer redovisas på kartan nedan:

Karta 16: Fornminnen, maritima fornminnen och skyddsområden på Åland (Källa: LR, 2017)



Karaktäristiska fornlämningar

För Åland karaktäristiska fornlämningar från den förhistoriska perioden är olika typer av boplatzlämningar, gravar och fornborgar. Boplatzlämningar har påträffats från såväl neolitisk stenålder (ca 5000–1500 f.kr), bronsålder (ca 1500–400 f.kr.) som järnålder (400 f.kr – 1100 e.kr). De landskapsmässigt mest synliga lämningarna från förhistorisk tid är olika typer av gravar och gravfält, bland annat rösen och rösegravfält från brons- och äldre järnålder samt högar, höggravfält och stensättningar från yngre järnålder.

Fornlämningar karaktäristiska för den historiska tiden är olika typer av kyrkliga lämningar och ödekyrkogårdar, försvarsanläggningar eller bevakningsplatser, ekonomihistoriska lämningar såsom agrara lämningar, produktionsplatser och lämningar efter jakt och fiske, kommunikationslämningar i form av såväl vägar och broar som maritima anläggningar samt åtskilliga ristningar och minnesplatser.

Skyddande lagstiftning och förvaltning

Fasta fornlämningar är fredade enligt Landskapslagen (1965:9) som minne av Ålands tidigare bebyggelse och historia. Fartygsvrak eller annan farkost som kan antas vara minst 100 år gammal och varaktigt övergiven, eller föremål som härstammar från sådant, är skyddat enligt Landskapslagen (2007:19) om skydd av det maritima kulturarvet.

Ett mer systematiskt arbete för att sammanställa information om fasta fornlämningar påbörjades under den första hälften av 1900-talet. Tillsyn i frågor kring det arkeologiska kulturarvet har sedan 1930-talet i flera steg överförts till självstyrelsens behörighet.¹⁴ Kunskapen om de materiella spåren efter Ålands forntid och historia har ökat successivt. Vår syn på det arkeologiska kulturarvet formas av både vetenskapligt tänkande och de värden som samhället knyter till vårt förflutna. På detta sätt kan ett register över fasta fornlämningar aldrig ses som ett slutgiltigt dokument.

Regional obalans

I praktiken utreds förekomsten av fasta fornlämningar i samband med samhällsplanering och andra planerade ingrepp i miljön, vilket leder till att fokus inte sällan är knutet till en mera generell och nutida åländsk bebyggelseutveckling. Detta leder till en i viss mån ”flytande” kunskapsuppbyggnad som även kan medföra en geografisk obalans i form av skillnader i kunskapsläget mellan planerade tätortsområden och skogs- och jordbruksdominerade områden i glesbygd eller i skärgården.

¹⁴ På 1970-talet tog landskapsmyndigheterna genom planeringsrådet initiativ till ett samarbete med museibyran, vilket ledde till en omfattande sammanställning av fornminnes- och kulturmiljöinventeringar över åländska kommuner. Detta arbete har legat som grund till ett register över fasta fornlämningar i landskapet, som sedan slutet av 1970-talet kompletterats kontinuerligt med hjälp av arkeologiska utredningar.

8. Trafik, godstransporter och vägnät

Trafiksystemets roll

Utan en till transportbehoven väl anpassad infrastruktur fungerar inte dagens samhälle, vare sig för den enskilde eller för samhällsekonomin i stort. Hur väl trafiksystemet fungerar i förhållande till de transportbehov det förväntas fylla beror på flera olika saker. Särskilt viktigt är här:

- Kommunikationssystemets tillgänglighet
- Transportbehovens karaktär och omfattning
- Lokaliseringen av bostäder och arbetsplatser

Transporternas omfattning är kopplade till den allmänna ekonomiska nivå som råder i samhället. Ju högre allmän ekonomisk nivå och inkomster, desto högre bilinnehav och mer utvecklat trafiksystem och omfattande transportvolym.

Den åländska trafikinfrastrukturen

Genom sina omfattande vattenförbindelser skiljer sig Ålands transportförutsättningar och infrastruktur från många länder och regioner. Sjötrafiken har en framträdande plats i skärgården där den är livsviktig för såväl de egna interna förbindelserna som externt i förhållande till fasta Åland och det finska fastlandet. Antalet broar och hamnar är förhållandevis högt vilket även det beror på de geografiska förutsättningarna.

De internationella förbindelserna domineras av den intensiva färjetrafiken på rutterna mellan Åland, Sverige och Finland. Reguljära flygförbindelser finns till/från Stockholm, Helsingfors och Åbo.

Fasta Ålands transportsystem domineras av ett väl utbyggt vägnät med tillräcklig kapacitet för att fylla behoven för dagens privat- och yrkesbiltrafik. Ett gång- och cykelvägnät finns i Mariehamn och är därutöver under regional utbyggnad, kopplat längs huvudvägarnas sträckning.

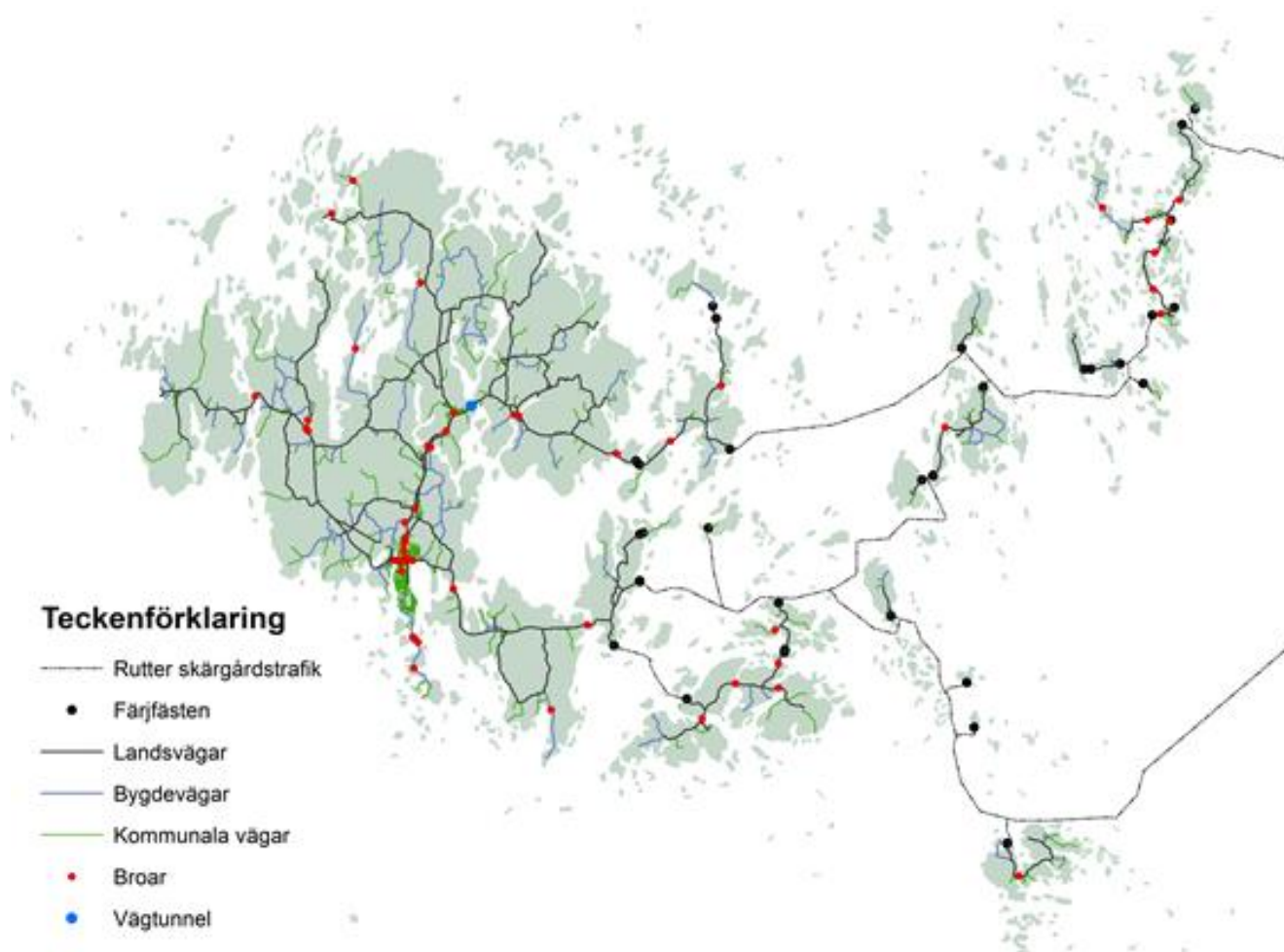
Över 1 000 km allmän väg

Vägnätet består av lands-, bygde- och kommunvägar samt enskilda vägar. I vägnätet finns också broar och hamnar. Det är den åländska regeringen (infrastrukturavdelningen) som ansvarar för lands- och bygdevägarna.¹⁵ Det finns därtill ett stort antal lokala vägar som kommunerna ansvarar för. Det åländska vägnätet omfattar sammanlagt över 1 000 km vägar, varav allmänna vägar över 640 km.

Vägnätet är format liknande ett spindel nät, med olika förgreningar som utgår från en central centrumkärna (Jomala/Mariehamn, jfr karta 17 nedan). Betydligt färre vägar går ”på tvären” mellan huvudlederna. Detta gäller särskilt längre ut i de mer perifera kommunerna. Få vägar följer kustlinjerna. Lemland har dock något högre andel kustnära vägar än övriga kommuner.

¹⁵ Landskapsregeringen ansvarar därtill för utmärkning och underhåll av närmare 500 km interna s.k. ”grunda farleder” vilka huvudsakligen trafikeras av mindre tonnage och fritidsbåtar.

Karta 17: Den åländska transportinfrastrukturen (Källa: LR, 2016)



Växande fordonsbestånd

Fordonsbeståndet på Åland växer årligen. År 2016 fanns det totalt drygt 46 000 registrerade fordon (alla typer inkl. arbetsfordon, motorredskap och släpvagnar). Det åländska fordonsbeståndet har nästan fördubblats sedan år 2000. Åland är därmed i dag ett av Nordens biltätaste områden. Av det totala fordonsbeståndet utgörs drygt hälften av personbilar. Det är huvudsakligen fordon drivna med fossila bränslen, även om andelen eldrivna fordon – främst personbilar – börjat öka något (dock från en mycket låg nivå).

Skärgårdstrafiken vägnätets förlängning i skärgårdsregionen

Skärgårdstrafiken – som trafikerar mellan de olika skärgårdskommunerna och fasta Åland – är en del av regionens kollektivtrafik och fungerar som en förlängning av det fast-åländska huvudvägnätet. Skärgårdstrafiken är uppbyggd kring en stomme bestående av följande huvudrutter:

- Norra linjen (Åva-Osnäs, Hummelvik Torsholma)
- Tvärgående linjen (Långnäs-Snäckö)
- Södra linjen (Långnäs, Sottunga, Kökar, Galtby)
- Föglölinjens Svinö-Degerby

Det finns även tre mindre matarlinjer i skärgårdstrafiken: Åva-Jurmo, Enklinge-Kumlinge och Asterholma-Lappo-Torsholma. Därtill finns det sex linfärjerutter. De längsta färjerutterna är mellan Långnäs och Kökar samt mellan Hummelvik och Brändö. Färjetrafiken utgår från de på fasta Åland belägna centralhamnarna i Långnäs och Svinö (Lumparland) samt i Hummelvik (Vårdö).

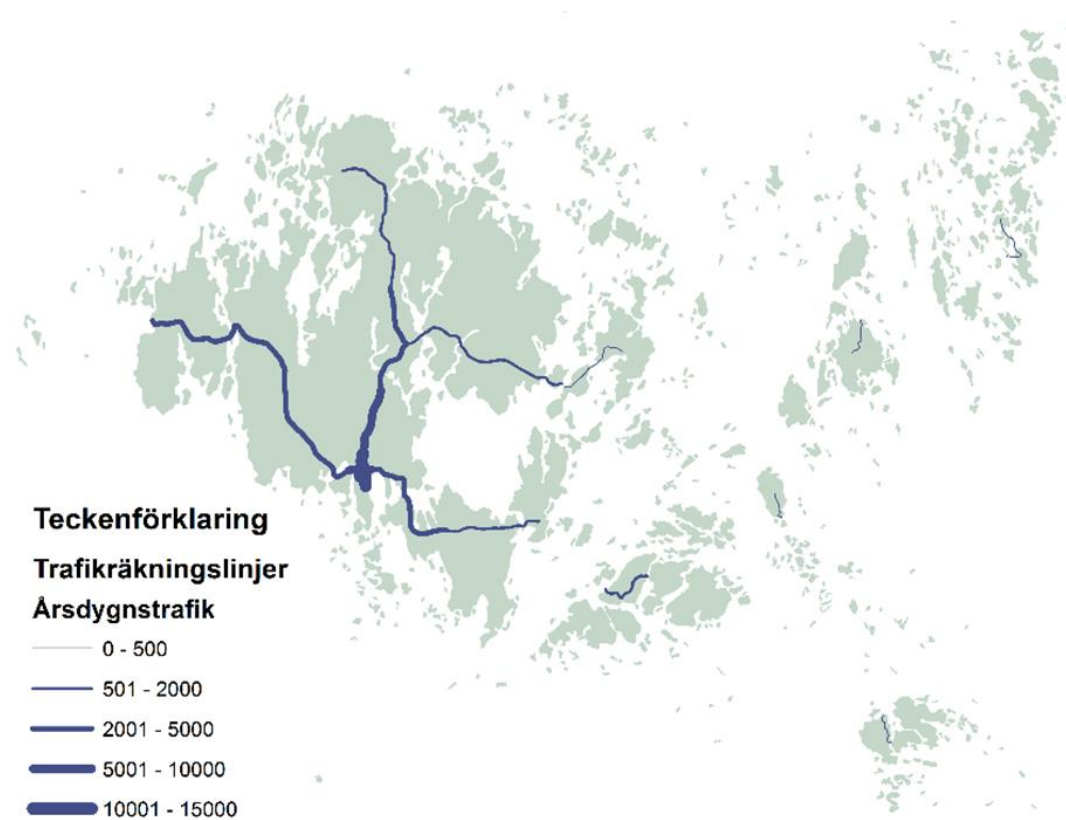
Det totala antalet passagerare inom skärgårdstrafiken har under perioden 2000 – 2014 minskat med ca 70 000 personer. Antalet fordon per år har däremot ökat betydligt. Detta gäller framförallt de privata personbilarna som ökat med ca 45 000 under samma period. Antalet bussar som utnyttjar skärgårdsfärjorna har minskat. En under senare år genomförd större strukturell förändring inom skärgårdstrafiken är att driftsansvaret (som tidigare innehades av landskapsregeringen) numera upphandlas från privata aktörer (rederier) på den öppna marknaden.

Trafikflöden och pendling

Det är framförallt på utfarterna från Mariehamn samt huvudvägnätet på fasta Åland som har en förhållandevis stor trafikbelastning, dvs antalet fordon som passerar per dygn, se karta 15 nedan.

Allra högst är trafikbelastningen vid huvudinfarterna till Mariehamn – de så kallade Rökerirondellen och Sjukhusrondellen- samt på Östra utfarten med omnejd. I dessa nämnda områden överstiger antalet passerande fordon över 10 000 per dygn räknat på ett årsmedeltal. Längs Östra utfarten var antalet fordon per dygn närapå 15 000 år 2016.

Karta 18: Antal fordon per dygn (årsmedeltal) på vägar med störst trafikbelastning, samt illustration av trafikflöden på fasta Åland där belastningen är som högst. (Källa: LR)



Anm.: Trafikberäkningar från infrastrukturavdelningen, LR. Beräkningarna har utförts genom Sierzega under flera år. På kartan redovisas data från 2012–2017

Trafikmängden påverkas av arbetspendlingen, och är därför som regel störst under morgonen mellan kl. 07-tiden och 09.00, samt under sen eftermiddag mellan 15-tiden fram till ca 18:00.

Arbetspendlingen är omfattande på Åland. Som framgått tidigare i rapporten (se Kap. 4) arbetar ungefär hälften av de sysselsatta ålänningarna i en annan kommun än i hemkommunen. Nattetid är trafikbelastningen dock betydligt mer begränsad. Överlag finns det, främst genom turisttrafiken, mer fordon i rörelse på de åländska vägarna under sommarmånaderna.

Kollektivtrafiken på Åland

Den åländska kollektivtrafiken handlar i huvudsak om bussar och skärgårdsfärjor (även om en del av taxitrafiken kan betraktas en form av kollektivtrafik). Det finns ett antal matarlinjer som sköts genom taxi. Trafikutbudet är anpassad både för arbetspendling samt barn och ungdomar med behov av skolskjuts. Det finns totalt åtta huvudlinjer för den bussburna landsortstrafiken. Landskapsregeringen har upphandlat trafiken av ett antal privata entreprenörer.

Busslinjerna på fasta Åland följer i stort huvudlederna på landsbygden, vilket innebär att alla fast-åländska kommuner har tillgång till bussnätet. I skärgårdsregionen bygger kollektivtrafikupplägget på färjetrafiken där ändhamnarna (Långnäs, Svinö och Hummelvik) sammanfaller med busslinjenätet på fasta Åland. Någon reguljär landburen kollektivtrafik finns dock inte i skärgården.

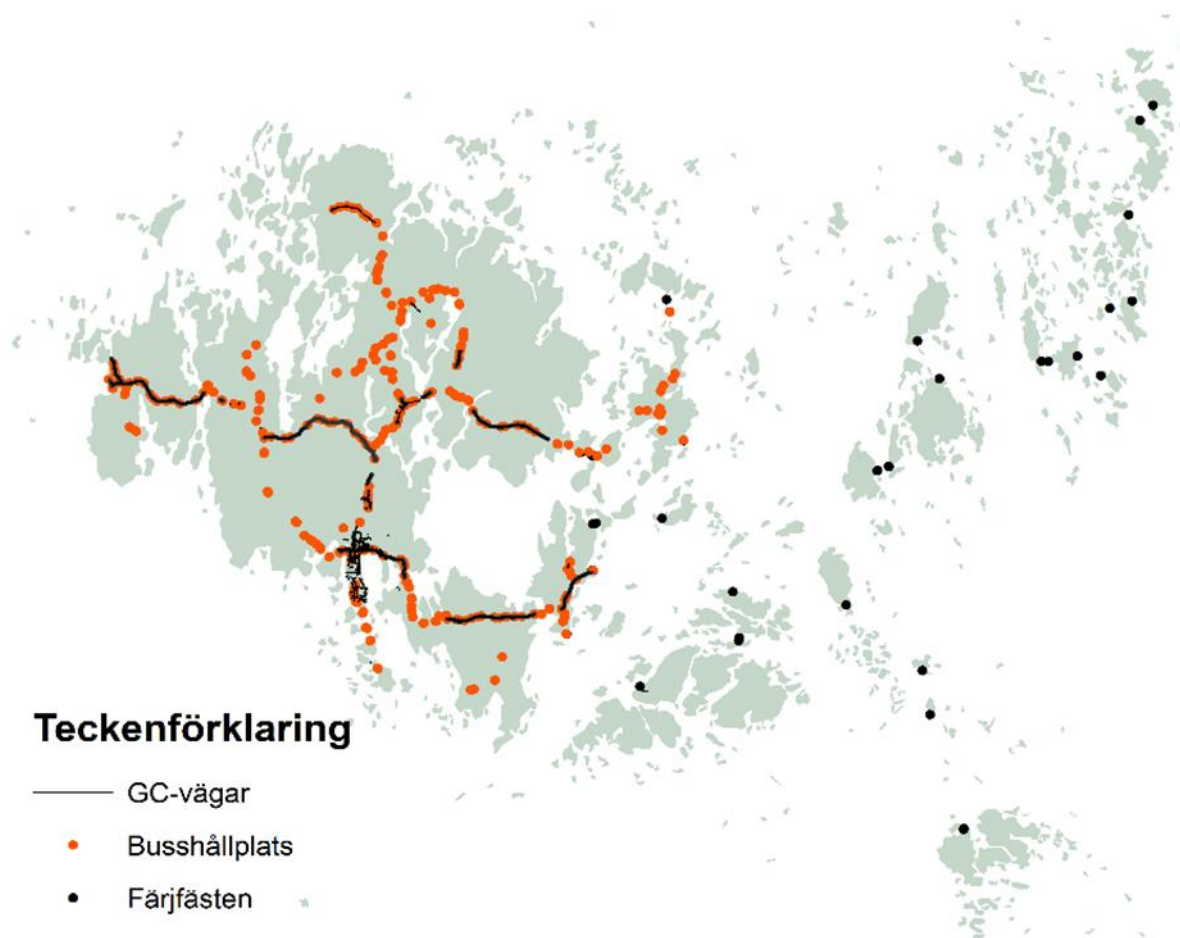
Därtill finns en utvecklad kollektivtrafik i Mariehamn med en huvudlinje söderut och en norrut som sköts av Mariehamnsbussen under Viking Lines drift. Alla turer utgår från Magazin-byggnaden vid korsningen Nygatan/Torggatan i centrala Mariehamn. Därvid når rutterna i stort sett alla stadsdelar. Tidigare var kollektivtrafiken i staden gratis, men sedan år 2013 kostar det 2 euro per tur. Turlistan är mer omfattande vintertid och Mariehamnsbussen kör då även kvällstid, medan den under sommaren endast trafikerar dagtid.

Gång- och cykeltrafik

Tillgången på gång- och cykelvägar skiljer sig märkbart mellan olika kommuner. Mest GC-vägar finns i Mariehamn, vilket är naturligt i en stadsmiljö med i allmänhet korta avstånd. I övrigt är GC-trafiken relativt väl utbyggd i Jomala, Lemland, Lumparland, Eckerö, Sund och Geta. Men även i dessa kommuner finns en del ”avbrott” i GC-nätet, då utbyggnaden främst koncentrerats till lokala centrum. Det finns därmed inget heltäckande GC-nät längs de åländska landsvägarna. En kontinuerlig utbyggnad av GC-nätet pågår och det finns planer på ett heltäckande nät utefter de större huvudvägarna.

I skärgården finns nästan ingen skild GC-trafik. Kartan nedan ger en sammanfattande bild av det åländska kollektivtrafiknätet i form av busshållplatser och färjhamnar. På kartan nedan finns även de viktigaste delarna av GC-nätet inlagt.

Karta 19: Det åländska kollektivtrafik- och GC-nätet (Källa: LR 2016)



Turiststråk, tillgänglighet och attraktivitet

Turiststråken på Åland präglas dels av hamnarnas lokalisering, samt var de större och mest attraktiva besöksmålen är belägna i förhållande till var besökarna övernattar. De av besökare och turister mest trafikerade rutterna är:

- Järsövägen
- Stråket Jomala – Finström – Kastelholm – Bomarsund
- Gamla Sundsvägen över Saltvik till Getabergen
- Rutten upp mot Getabergen och från Geta, via Pålsböle och kyrkan och vidare genom Bjärström, Hammarland och Eckerö
- Rutterna till och från Hummelvik, Berghamn samt mellan Långnäs och Mariehamn

De åländska landsvägarna med sina bebyggda och naturgivna omgivningar attraherar – särskilt under sommarmånaderna – en rätt omfattande turisttrafik. Vagnätet är i huvudsak anpassat till besökare med egen bil, men nätet med separata cykelbanor har genom åren gradvis förbättrats och kompletterar huvudvagnätet allt bättre efterhand. Det största utrymmet för förbättringar torde idag gälla kollektivtrafikutbudet för de besökare som inte är bilburna.

De mest trafikerade vägavsnitten dras emellertid ofta med två problem: trafiksäkerheten och tillgängligheten. Beträffande det förstnämnda problemet – trafiksäkerheten – är Järsövägen ett illustrativt exempel. Vägsträckan, som är en av Ålands populäraste turistrutter, karaktäriseras av en smal väg bana med få rastplatser och ingen GC-väg samtidigt som trafiken hela tiden ökar pga. av en växande bofast befolkning i området.

Det andra problemet – den bristande tillgängligheten – handlar främst om svårigheterna för turisterna att hitta olika besöksmål, evenemang etc. Orsaken är obefintlig eller otydlig skyltning längs huvudvägarna och inom de områden som turisterna som regel rör sig i. Detta gäller både anläggningar, olika turistmål och rekreationsområden inklusive naturleder, klippor och stränder.

Några av de viktigaste resmålen sett ur ett turistperspektiv är Eckerö/Käringsund, Getabergen, Kastelholm (inklusive golfbanan) och Bomarsundsområdet samt skärgårdsregionen. Trafiken och vägnätet till och från dessa ställen fungerar över lag tillfredställande, dock så att norra Åland med fokus på Geta, inte har en lika god kollektivtrafikförsörjning. Kollektivtrafikutbudet till skärgårdsregionen är också bristfälligt, särskilt under helgerna.

Internationell tillgänglighet

Åland har goda året-runt förbindelser genom färje- och flygtrafiken till Sverige och Finland. Det sker sålunda idag en omfattande daglig färjetrafik till/från Sverige och Finland. Viking Line trafikerar såväl Sverige (Stockholm, Kapellskär) som Finland (Åbo/Nådendal, Helsingfors) och Eckerö linjen trafikerar mellan Eckerö (Berghamn) och Grisslehamn. En färjeförbindelse finns även med Estland genom den trafik på ruten Stockholm-Tallinn (med invikning i Mariehamn) som upprätthålls av Silja-Tallink.

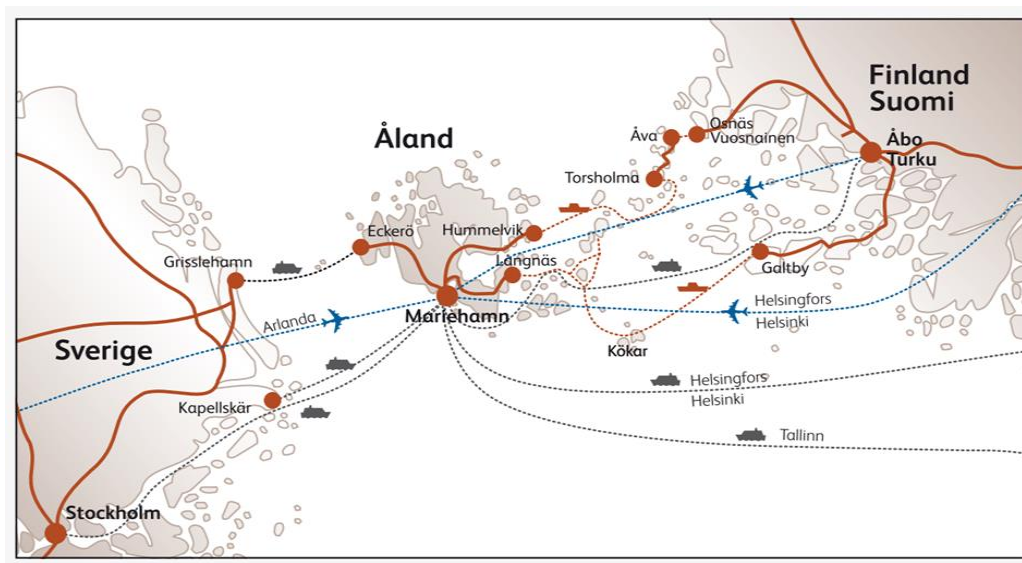
Reguljära flygförbindelser upprätthålls mellan Mariehamn och Stockholm, Helsingfors och Åbo. Från flygplatserna i Stockholm och Helsingfors är det möjligt att nå en mängd andra destinationer. Mariehamns internationella flygplats drivs av det statliga bolaget Finavia. Ruten till Stockholm/Arlanda¹⁶ och till Åbo trafikerar av Nextjet, medan ruten på Helsingfors flygs av NORRA, Nordic Regional Airlines (dotterbolag till Finnair).¹⁷

Antalet resande (brutto, inkl. transfer) på de åländska hamnarna (se Karta 20 nedan) ökade mellan 1999 och 2009 ökade från ca 2,6 till ca 3,8 miljoner passagerare. Efter en tillbakagång under senare år var den totala passagerarvolymen år 2017 ca 3,5 miljoner. Den långsiktigt sett största ökningen har skett i trafiken på Västerhamn (Mariehamn), men trafikvolymen har även ökat i Berghamn (Eckerö) och Långnäs (Lumparland). Om man begränsar resenärerna till de till Åland inresande (exkl. transfer, men inklusive de som anländer med skärgårdstrafiken samt flyg) uppgick antalet inresande under 2017 till strax under 2,1 miljoner.

¹⁶ Ruten Mariehamn-Arlanda erhåller ett av EU godkänt årligt understöd från Landskapsregeringen, på basen av trafikplikt.

¹⁷ Antalet flygresenärer har gradvis minskat under senare år, från 97 000 år 2000 till 52 000 år 2014. Det har dock åter stigit under år 2017. Det är framförallt passagerarantalet till/från Finland (Åbo, Helsingfors) som minskat.

Karta 20: Internationell flyg- och sjötrafikrutter till och från Åland (Källa: LR)



Varutransportrutten Långnäs-Lemland-Mariehamn

Alla typer av varor, gods och förnödenheter transporteras till och från Åland i ett kontinuerligt året-runt flöde. Huvuddelen av godstransporterna mellan Finland och Åland sker med lastfartyget *m/s Fjärdvägen* som dagligen trafikerar mellan Långnäs (Lumparland) och Nådendal (Åbo). Fartyget spelar en viktig roll för den åländska varuimporten och exporten och gör Långnäs hamn i Lumparland till en central knutpunkt för de landbaserade åländska godstransporterna. Den mest frekvent använda interna åländska godstransportleden börjar/slutar därmed i Långnäs hamn och går via Lemland till de befolknings- och arbetsplatstäta centrumområdena Mariehamn och Jomala. Distributionen sker därifrån vidare till olika destinationer och produktionsanläggningar runt om på fasta Åland.

Även till och från Sverige sker en hel del godstransporter, om än i mindre omfattning. Västra Hamnen används här något mer än Eckerö (Berghamn). Skärgårdstrafiken fyller även ett viktigt behov för de interna åländska varutransporterna, men också i viss utsträckning för varutransporter till och från Finland.

Potentiella problem och flaskhalsar

Det åländska huvudvägnätet håller i allmänhet god kvalitet och fyller därför som regel godstransporternas behov. Det finns emellertid några potentiella problem- och flaskhalsområden. Lemströms kanal är för närvarande sannolikt den svagaste länken i den interna åländska transportinfrastrukturen.

Kanalbron – över vilken en stor del av de tunga transporterna passerar – har idag ett betydande renoveringsbehov, något som skapar viss oro hos de åländska transport- och logistikföretagen. Ett mer omfattande avbrott i vägvsnittet (bron) över Lemströms kanal skulle få mycket negativa konsekvenser för i stort sett alla varutransporter till och från Åland.

Även transportleden från Västra hamnen i Mariehamn och vidare ut från staden är sårbar vid ombyggnation och andra typer av trafikarbeten då det lätt leder till långa köbildningar och förseningar. Det finns också vissa problem med höjd- och viktbegränsningar i huvudvägnätet som gör att

framförallt höga fordon (nyare årsmodeller är ofta högre) ibland tvingas till stora omvägar. Ett exempel är tunneln vid Färjsundsbron i Saltvik, samt vissa vägbroar.

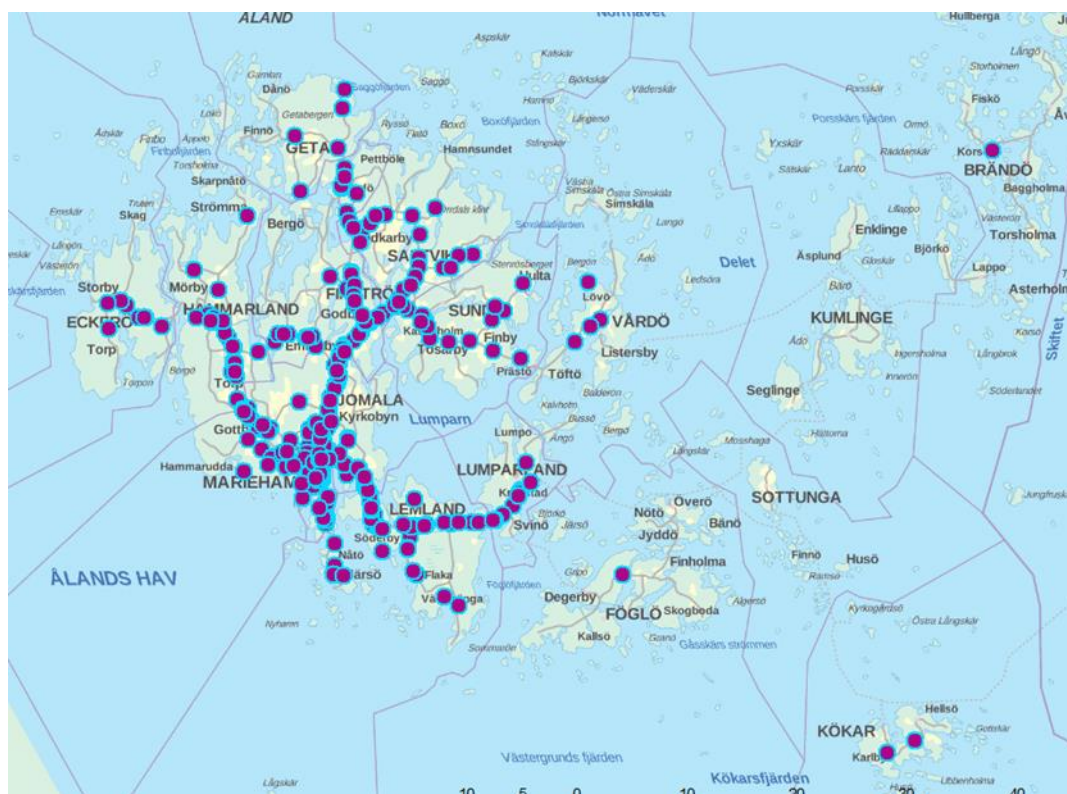
Trafiksäkerhet och olyckor

Tusentals människor vistas dagligen i trafiken, vilket innebär att olyckor ibland sker. Den vanligaste typen av trafikolyckor på Åland är de som sker utan kollision med andra fordon, exempelvis olyckor vid backning, viltolyckor eller liknande. Det sker för närvarande ca 200 sammanstötningar med djur per år, i de flesta fallen utan personskador. I övrigt avvåningar en av de mest vanligt förekommande olyckorna i förhållande till övriga olycksfall. Avvåningar är också den typ av olyckor som ger flest antal skadade och dödsfall.

Antal vägtrafikolyckor per år har kontinuerligt minskat, från 588 år 2000 till 346 olyckor år 2016. De flesta olyckor ger endast egendomsskador, alltså skador på det de inblandade fordonen. Olyckorna med dödlig utgång ligger i årligt intervall om ca 0–5. Andelen olyckor med personskador har dock ökat något trots att det totala antalet vägtrafikolyckor minskat.

Det finns betydande regionala skillnader gällande var vägtrafikolyckorna sker, vilket i huvudsak beror på skillnader i trafikvolymerna, se karta 21 nedan. Flest vägtrafikolyckor sker i Jomala, Mariehamn, Finström och Lemland, samt i viss mån Hammarland. Personskadefrekvensen är högre i Mariehamn, vilket sannolikt beror på att antalet fotgängare är betydligt större än i landsortskommunerna.

Karta 21: Trafikolyckor på Åland år 2016



Miljöbelastning och buller

Antalet fordon som rör sig på vägarna och trafikens lokalisering i förhållande till bostäder, arbetsplatser och allmänna mötesplatser påverkar den bullernivå som ålänningarna utsätts för. Störst risk för störande bullernivåer finns i bostadsområden som ligger nära intill någon av de tyngre trafikerade vägarna, framförallt i Mariehamn med omnejd.

Majoriteten av de registrerade fordonen på Åland drivs av fossila bränslen, vilket ger utsläpp i form av klimatpåverkande växthusgaser. Vägtrafiken är den näst största källan till koldioxidutsläpp på Åland (efter el- och värmeproduktion/konsumtion), och stod år 2015 för ca 55 000 ton koldioxidekvivalenter.¹⁸ Fordonstrafiken bidrar även till de mer lokalt förekommande luftföroreningarna. De dieseldrivna fordonen är här särskilt problematiska genom sitt bidrag till ökade halter av skadliga partiklar i inandningsluften.

Utbyggnadsplaner och större trafikprojekt

Det finns ett flertal aktuella utbyggnadsplaner och projekt på gång inom den åländska trafik- och infrastruktursektorn. Det mest omfattande projektet är den s.k. ”korrutten” som främst berör skärgårdstrafiken.

Landskapsregeringens övergripande målsättning med korrutten är sänkta driftskostnader med bibehållen servicenivå. Ambitionen är att skapa en miljömässigt hållbar och långsiktigt förutsägbar trafik som beaktar de bofastas, skärgårdsföretagens och fritidsboendes behov. Korruttssystemet syftar till att öka möjligheterna att anpassa trafiken till olika behov och att förändra trafikstrukturen med nya tonnagetyper. Korruttssystemet anses även förbättra möjligheterna till kommunal samverkan inom skärgårdsregionen.¹⁹

För närvarande ligger fokus på två viktiga delprojekt, Västra Föglö och Östra Föglö:

- Västra Föglö omfattar ett nytt färjefäste på Gripö, en bro över Spetalsund mellan Degerö och Gripö, en ny väganslutning till det befintliga vägnätet, samt en ny farled från ett nytt färjefäste.
- Östra Föglö omfattar en ny hamn, en ny farled mellan den nya hamnen och Kökar respektive Sottunga, samt en ny väg över Östra Föglö till den nya hamnen.

Därtill finns även ett flertal större eller mindre vägutbyggnadsplaner och projekt gällande det fast-åländska huvudvägnätet. Prioriterade satsningar görs på en utbyggnad av gång- och cykelnätet. Därtill renoveras och uppgraderas flera större broar runt om på Åland.

Framtida trafikutvecklingsbehov

Det finns ett välutvecklat trafiknät på fasta Åland, och även i skärgårdsregionen. Det är framför allt tillgängligheten för de bilburna som är god. Överlag ökar dock kraven på rörlighet och tillgänglighet. Den växande befolkningen innebär ett ökat tryck på det åländska vägnätet med särskilt fokus på de centrumnära områdena inom fasta Åland, där ju invånarantalet idag ökar mest.

Växande fordonsbestånd och ökad trafik kan även leda till framtida kapacitetsproblem på särskilt belastade vägavsnitt, framförallt vid in- och utfarterna till/från Mariehamn vilka redan idag har ca 10 000 passerande fordon per dygn. För godstransporterna är särskilt Lemströms kanal en för trafikstörningar särskilt känslig del av trafiksystemet.

Det växande antalet invånare inom fasta Ålands centrumområden innebär samtidigt också långsiktigt förbättrade förutsättningar för en fungerande kollektivtrafik. För att öka kollektivtrafikens andel av resenärerna krävs en hög turtäthet som passar passagerarnas arbetstider. Det behövs även väl planerade rutter som inte tar märkbart längre tid än om man använder sig av den egna bilen.

¹⁸ Ålands energi- och klimatstrategi till år 2030.

¹⁹ Några skärgårdskommuner (Kökar och Sottunga) har dock gett uttryck för att korrutten för dem innebär längre restid och därmed en försämring av trafikservicen jämfört med nuläget. Vissa delprojekts påverkan på t.ex. natur- och kulturmiljön har varit ämne för debatt.

En växande trafikbelastning, där även tunga varutransporter ingår, ställer höga krav på en väl utvecklad, modern och säker trafikinfrastruktur. Detta gäller inte minst i de delar av trafiksystemet där många fotgängare, cyklister och bilister rör sig. Vid sidan av en utvecklad kollektivtrafik finns behov av fortsatt utbyggnad av GC-nätet.

Under en längre tid har skärgårdskommunerna kämpat med växande utmaningar till följd av åldrande och minskande befolkning, färre arbetsplatser och lägre turtäthet inom den för dem så livsviktiga färjetrafiken. Den planerade kortrutten innebär stora investeringar i syfte att minska de långsiktiga kostnaderna för trafiken och därmed bidra till att kunna bibehålla trafikutbudet på en för skärgården rimlig servicenivå.

9. Tekniska försörjningssystem

Fungerande samhällen förutsätter teknisk försörjning

En säker, tillgänglig och väl fungerande teknisk försörjning är en grundförutsättning för ett fungerande samhälle. De olika tekniska försörjningssystemen påverkar den regionala och lokala miljön, liksom även förutsättningarna för ekonomisk utveckling och tillväxt.

I de tekniska försörjningssystem som behandlas i detta kapitel ingår (dricks-)vatten och avlopp, avfallshantering, avfallsanläggningar, energi- och kraftnät samt infrastrukturen för IKT. Var olika delar av den tekniska försörjningen är belägna, och var utbyggnader sker, påverkar även lokaliseringen av den framtida åländska bebyggelseutvecklingen. Det är nämligen i allmänhet mer resurseffektivt att nyttja redan befintlig infrastruktur.

Försörjningssystemen byggs kontinuerligt ut

De fysiska näten av teknisk försörjning blir i princip aldrig färdiga, då ny teknologi och växande/ändrade behov kräver kontinuerlig utbyggnad av systemen. Planeringen av nya bostadsområden eller andra byggnadsprojekt kräver förutom nya trafikanslutningar även en utbyggnad av vatten och avlopp, nya elledningsdragningar, utbyggd avfallslogistik och nya eller uppgraderade IKT-anslutningar (inkl. bredband). Även ändrade miljökrav, efterfrågan hos konsumenter och nya tekniklösningar kan bidra till nya/ökade krav på den tekniska försörjningsinfrastrukturen.

Flera aktörer – olika typer av ansvar

Ansvaret för systemen skiljer sig åt beroende på vilken typ av teknisk försörjning som ska produceras och distribueras. Privata aktörer är aktiva både som producenter och distributionsansvariga inom sektorn. De offentliga aktörerna har ofta ett mera övergripande ansvar för den tekniska infrastrukturen och dess utveckling.

Regeringen kan sålunda vid behov fatta beslut om energiproduktion, energiöverföring och avfallshantering. I övrigt är det landskapsregeringens uppgift att övervaka att de beslut och rekommendationer som finns beaktas inom kommunerna. Ålands miljö- och hälsoskyddsmyndighet (ÅMHM) är den myndighet som har tillsynsansvaret för de delar av den tekniska försörjningen som rör miljö och hälsa.

Kommunerna har enligt lag ansvar för renhållningen, i vilket ingår uppsamlingsplatser för avfall, transport och avfallshantering. De ansvarar även för att ombesörja med dricksvattenanskaffningen och regleringen av avloppen inom den egna kommunen.

Dricksvattenförsörjningen

Produktionen och distributionen av dricksvatten är ett kommunalt ansvar. Det är kommunerna och de dricksvattenbolag som verkar i kommunerna som sköter huvuddelen av den åländska dricksvattenförsörjningen. Det är möjligt både att ha kommunalt vatten alternativt dricksvatten från egen brunn. Majoriteten av bostäderna är dock idag anslutna till kommunalt dricksvatten, och anslutningarna till de kommunala näten ökar årligen. Ca 15 300 bostäder var kopplade till någon kommunal dricksvattenledning år 2013, vilket motsvarar dryga 80 procent av Ålands befolkning. Den resterande delen tar sitt dricksvatten från enskilda brunnar.

Åland har i dagsläget i allmänhet en förhållandevis god tillgång på dricksvatten av bra kvalitet, även om det finns områden, särskilt i den östra skärgården, där tillgången är mindre god. På lång sikt finns

dock en del utmaningar. Kvaliteten på dricksvatten har försämrats något under senare år, och det har även förekommit tillfällen då vattentillgången varit nära att inte räcka till.²⁰ Den ekologiska statusen i vattentäkterna varierar från otillfredsställande till hög. I medeltal ligger hushållskonsumtionen på 165 liter per person och dag. Därtill används vatten till många olika verksamheter som jordbruk, industrier och annat.²¹

Centrala aktörer

Dricksvattnet ombesörjs av ett flertal aktörer där det kommunala aktiebolaget Ålands Vatten är det största med leveranser till ca 75 procent av befolkningen. Distributionsområdet omfattar de kommuner som tillsammans med landskapsregeringen äger bolaget (Mariehamn, Jomala, Lemland, Lumparland, Finström, Hammarland, Eckerö och Geta). Bolaget ska säkra vattenförsörjningen både för enskilda hushåll och industrin inom sitt distributionsområde, alltså inom de ovan nämnda kommunerna.

Huvuddelen av bolagets dricksvatten produceras vid Dalkarby Vattenverk i Jomala. Råvattnet kommer från Långsjön, Markusbölefjärden och Dalkarby träsk. Den normala årsproduktionen ligger på ca 2 miljoner m³ dricksvatten.

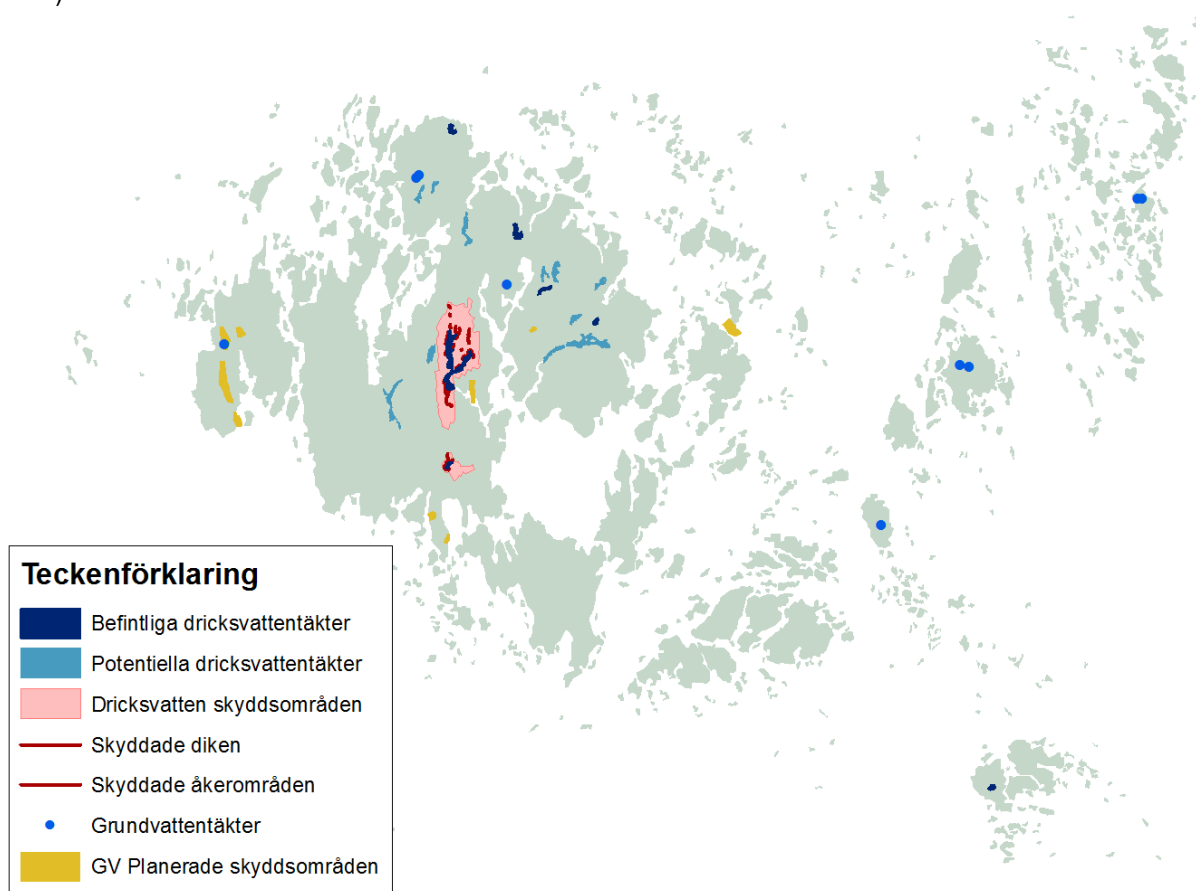
Övriga större dricksvattenproducenter är Bocknäs Vatten, Sundets Vatten, Västra Sundets Vatten, Tjenan Vatten, Storby Vatten, Kökar kommun och Föglö Kommun. Samtliga dessa tar sitt vatten från ytvattentäkter förutom Storby Vatten, som använder grundvatten, och Föglö Kommun, som använder avsaltat havsvatten. Även det privata bolaget Havsvidden har ett eget vattenverk där man renar vatten från en ytvattentäkt. Därtill finns ett antal enskilda dricksvattenbrunnar, i huvudsak runt om i skärgårdsregionen.

De viktigaste åländska vattentäkterna med tillhörande skyddsområden redovisas på nedanstående karta:

²⁰ Ålands Vattens informationssida om vattenskydd. (<http://vattenskydd.ax/sa-funkar-vattenskydd>).

²¹ Uppgifterna hämtade från Ålands Vatten Ab.

Karta 22: Dricksvattentäkter och tillhörande skyddsområden samt planerade skyddsområden (Källa: LR 2016)



Nära 20 procent av Ålands befolkning beräknas ha någon form av privat (enskild) vattenförsörjning, alternativt är anslutna till någon av de mindre gemensamhetsanläggningarna för dricksvatten. Det finns ingen komplett sammanställning över antal brunnar eller statusen på vattenkvaliteten. Genomförda undersökningar, främst i skärgårdsregionen, visar att högre värden av framförallt radon, klorid, järn, mangan och fluorid kan förekomma.

Dricksvattnet i skärgården och på fasta Åland

Dricksvattenförsörjningen inom fasta Åland kommer i huvudsak från ett antal olika ytvattentäkter (se avsnittet ovan). Tillgängligheten till det kommunala dricksvatten är god då stamnätet (över 600 km huvudvattenledningar) är välutbyggt på fasta Åland. Det följer här i huvudsak de viktigaste vägarnas sträckning och når därmed också majoriteten av den bofasta befolkningen.

Framförallt är vattendistributionsnätet väl utbyggt i Jomala, Saltvik och Lemland. I skärgårdskommunerna förses de flesta hushåll med egen vattenförsörjning genom brunnar, eller mindre gemensamma grundvattenförsörjda anläggningar. Föglö har en avsaltningsanläggning och Kökar har till skillnad från övriga skärgårdskommuner en egen ytvattentäkt.

Vattentäkter med varierande ekologisk status

Av ett hundratal sötvattensjöar på Åland finns det totalt nio som är större än 50 ha varav sju används som råvattentäkter. Tre av dessa – Markusbölefjärden, Långsjön och Dalkarby träsk med tillrinningsområden – har också status som vattenskyddsområden. Övriga dricksvattentäkter har inte

motsvarande skyddsstatus. Det finns därtill en del potentiella dricksvattentäkter som kan komma att behövas för den framtida vattenförsörjningen, men dessa har i dagsläget ingen officiell status som reservvattentäkter eller områden i behov av skydd.

Den allmänna vattenkvaliteten har i dricksvattentäkterna har på senare tid försämrats något. Det sker regelbundet bedömningar av vattnets ekologiska och fysikaliskt-kemiska status i de viktigaste råvattentäkterna, vilket redovisas i tabellen nedan. Vattenkvalitén delas in i fem nivåer: dålig, otillfredsställande, måttlig, god och hög.

Det är idag endast Borgsjön som har en hög både ekologisk och fysikaliskt-kemisk status. Långsjön, som är den största åländska dricksvattentäkten, har problem med intern belastning av närsalter och yttre belastning från bostadsområden och odlingsmark. Även läckage från äldre ledningar och pumpstationer belastar idag dricksvattentäkterna.

Tabell 3: De befintliga dricksvattentäckernas kvalitet²²

Sjö/vattentäkt	Ekologisk status	Fysikalisk-kemisk status
Långsjön	Otillfredsställande	Måttlig
Markusbölefjärden	Otillfredsställande	Otillfredsställande
Dalkarby träsk	Måttlig	God
Lavsböle träsk	Måttlig	God
Toböle träsk	Måttlig	Måttlig
Borgsjön	Hög	Hög
Oppsjön	Måttlig	God

Dricksvattenförsörjningen i framtiden

Enligt kommunernas egen bedömning förväntas dricksvattenbehovet öka med 12 procent till år 2026.²³ De kommunala ledningsnäten byggs kontinuerligt ut i takt med att bebyggelseutvecklingen skapar nya och ökande behov. Årligen kommer också ansökningar om nya anslutningar till de kommunala dricksvattennäten. Nätet behöver även med jämna mellanrum uppgraderas och gamla rör bytas ut.

Renoveringen av ledningsnätet går i dag relativt långsamt vilket innebär att stora investeringsbehov är att vänta inom det befintliga dricksvattennätet. Ett problem med äldre rör är läckor som för närvarande beräknas motsvara ca 20 procent av den distribuerade vattenvolymen.²⁴ Det kommer därför finnas ett fortsatt behov av uppgradering av det befintliga nätet vid sidan av anläggningen av nya ledningsnät.

De pågående klimatförändringarna riskerar att negativt påverka den ekologiska statusen i ytvattentäkterna bland annat genom ökad tillväxt av bakterier. Då flertalet av både befintliga och potentiella dricksvattentäkter inte har någon skyddsstatus riskerar även olika kommersiella verksamheter, boende och övrig markanvändning att påverka vattenkvaliteten i negativ riktning.

Kvaliteten på vattnet i de viktigaste råvarutäkterna har under senare tid försämrats. Samtidigt finns ett växande behov av dricksvatten p.g.a. den pågående befolkningsökningen och tillgången kan redan idag emellanåt vara ansträngd. Det finns därför ett förväntat behov av peka ut och inom en 5–10

²² Förvaltningsplan för avrinningsdistriktet Åland 2006–2012.

²³ VA-översikt för Åland, Ålands Vatten Ab 2016.

²⁴ Det åländska vattenläckaget ligger ungefär på samma nivå i övriga nordiska länder.

årsperiod ta i bruk en ny vattentäkt på fasta Åland. Det är också viktigt att belysa de vanor och beteendeförändringar som påverkar den åländska vattenkonsumtionen.

För att säkerställa en långsiktig hållbar dricksvattenförsörjning på Åland har landskapsregeringen gett dricksvattenbolaget Ålands Vatten Ab i uppdrag att ta fram en VA-plan för hela Åland. Planen kommer att överlämnas till landskapsregeringen i början på 2018. Ett projekt för att säkerställa implementering och fortsatt samarbete och samordning planeras under innevarande år (2018).

Avloppsvattenhanteringen

Kommunerna ansvarar för att säkerställa en god avloppshantering för sina invånare. I detta ingår att tillhandahålla en avloppsinfrastruktur. Infrastrukturen kan ingå huvudstamnät, en mängd kommunala ledningar (som förgrenas från stamnätet), dagvattenhantering samt kommunala reningsverk.

Stamnätet finns på fasta Åland och avloppsvattnet leds via detta till Lotsbroverket i Mariehamn. Stamnätet är ca 76 km långt, och dagvattennätet ungefär 45 km långt. Lotsbroverket är Ålands största reningsverk med minst 380 km tillhörande avloppsledningar. Verket tar därmed emot huvuddelen av det åländska avloppsvattnet. År 2013 fanns det 36 mindre reningsverk med dimensionering över 25 personekvivalenter (PE) och 15 reningsverk över 100 PE. Det är uppskattningsvis ca 18 000 personer eller ca 60 procent av Ålands befolkning som idag är anslutna till något av de kommunala reningsverken.²⁵

Det skiljer kommunvis på avloppsvattenhanteringen, där kommunerna i skärgårdsregionen har egna mindre reningsverk där kapaciteten ligger på mellan 70–900 PE. Några av de mer perifera kommunerna på fasta Åland, Eckerö, Geta och Lumparland, har också egna lite större reningsverk med kapacitet på över 300 PE. De större och mer centralt belägna landsbygdskommunerna samt Mariehamn har sina avloppsledningar anslutna till Lotsbroverket för gemensam rening. Bolaget Norra Ålands avloppsvatten Ab som drivs av Saltvik, Sund och Finström sköter ledningsnätet för avloppsvattnet som leds till Lotsbroverket.

Lotsbroverket dominerar

Lotsbroverket i Mariehamn är en central anläggning i den åländska avloppsinfrastrukturen. Till verket levereras det årligen ca 2,7 miljoner m³ avloppsvatten från sammanlagt sju kommuner: Mariehamn, Jomala, Lemland, Hammarland, Finström, Saltvik och Sund. I Mariehamn är nästan samtliga invånare anslutna. Verkets dimensionering är på 30 000 PE.²⁶

²⁵ VA-översikt för Åland, Ålands Vatten Ab 2016.

²⁶ Se <http://www.mariehamn.ax/boende-miljo/boende-i-mariehamn/vatten-och-avlopp/> samt http://www.mariehamn.ax/globalassets/dokument/06_boende_miljo/boende/20637_infobroschyr_korr3.pdf



BILD 5: LOTSBROVERKET. (KÄLLA: MARIEHAMNS STAD)

Reningsgraden i Lotsbroverket har genom ombyggnad och renovering förbättrats under 2000-talet. Trots en generellt förbättrad reningsgrad finns dock en del bekymmer gällande förekomst av skadliga ämnen, mediciner och mikroplaster. Det händer att problemavfall såsom målfärgsrester och liknade spolas ned och felaktigt belastar reningsverken. Delar av det regionala avloppsnätet är föråldrat och har ett betydande behov av reparationer och i vissa fall även utbyte av ledningar.

Dagvatten ökar belastningen på reningsverken

Det finns ett dagvattennät på Åland vars längd för närvarande uppgår till ca 45 km. Nätet fångar för närvarande upp bara en mindre del av dagvattenflödena. Beroende på det åländska avloppsnätets ålder och allmänna tillstånd sker det därför idag ett betydande läckage av dagvatten in i avloppsledningarna, något som ökar den mängd avloppsvatten som leds till reningsverken för behandling och rening. Som en följd härav består nästan hälften av det avloppsvatten som förs vidare till de åländska reningsverken av olika former av dagvatten. Med dagvatten menas här tillfälligt förekommande vatten bestående av t ex smältvatten, regnvatten, tillfälligt framträngande grundvatten etc.

Enskilda avlopp

Ungefär 40 procent av de åländska hushållen har någon typ av privat (enskild) avloppsanordning. Det finns för närvarande ingen aktuell heltäckande statistik över de privata avloppslösningarna på Åland.²⁷ Enskilda avlopp kan exempelvis bestå av markbäddar, infiltrationsanläggningar, trekammarbrunnar och mindre reningsverk som är anslutet till ett eller några hushåll.

Avloppsanläggningar som är beräknade till 25 PE eller mer är tillståndspliktiga via ÅMHM. Kommunerna ansvarar för tillstånd och tillsyn av de mindre avloppsanläggningarna och de enskilda avloppen. Vanligast är att ett enskilt avlopp får ett tidsbegränsat tillstånd på 15 år.

Uppskattningsvis hälften av avloppen är idag äldre än 15 år. Att så många enskilda avloppssystem är gamla och därmed riskerar ha försämrade reningsgrad bidrar sannolikt till en negativ lokal påverkan genom framförallt fosforläckage. Det finns nya uppdaterade krav på enskilda avlopp gällande reningskapacitet och teknik, och tidsfristen för att uppfylla dessa gick ut 1 januari år 2014.

Behovet av reningskapacitet ökar

En bedömning som kommunerna gjort inom ramen för VA-planen för Åland visar ett behov av en ökad reningskapacitet om ungefär 9 procent inom de närmsta tio åren.²⁸ Det finns för närvarande

²⁷ Detta gäller för övrigt även de kommunala ledningarna där redovisningen fortfarande inte är heltäckande.

²⁸ VA-översikt för Åland, Ålands Vatten Ab, år 2016.

tillräcklig kapacitet för en mindre ökning. En kapacitetsökning kommer dock att behövas för att klara kommande nya anslutningar till hushåll och arbetsplatser. Det finns redan idag problem med av och till kommande ”toppflöden” då nuvarande ledningsnät och pumpstationer har svårt att klara trycket.

Samtidigt riskerar belastningen av reningsverken att öka framöver genom växande problem med mikroplaster, nya typer av kemikalier, ökad mängd dagvatten (genom ökad nederbörd) och därtill en befolkningsökning som ytterligare understryker behovet av förbättrad kapacitet i avloppsnät och reningsverk. Att öka saneringstakten, dvs att reparera och byta ut de äldre rör som läcker in en stor mängd dagvatten i avloppsnäten, är viktigt för att begränsa belastningen på reningsverken. Det finns därtill ett fortsatt behov av att uppdatera de enskilda avlopp som inte ännu uppfyller de nya reningskraven.

För att säkerställa en långsiktig hållbar avloppsvattenhantering på Åland har regeringen (på samma sätt som gällande dricksvattenförsörjningen, se ovan) gett dricksvattenbolaget Ålands Vatten Ab i uppdrag att ta fram en VA-plan för hela Åland. Planen kommer att överlämnas till landskapsregeringen i början av 2018. Ett projekt för att säkerställa implementering och fortsatt samarbete och samordning planeras under 2018.

Avfallshanteringen

Av det totalt uppkomna avfallet på Åland (indelat i icke- farligt och farligt avfall) består största delen av det icke farliga avfallet av animaliskt och blandat matavfall, hushållsavfall och liknande avfall samt vanligt slam. Av det farliga avfallet är den största posten annat mineralavfall och kasserad utrustning.

Ansvarsfördelning och viktiga aktörer

Landskapsregeringen är beslutande instans för övergripande planer och förordningar när det gäller renhållningsverksamhet och avfallshantering, medan kommunerna har ansvaret för den praktiska verksamheten.

Kommunerna är därmed skyldiga att erbjuda renhållningstjänster i form av transport, hantering och uppsamlingsplatser för avfall. Detta ansvar har kommunalförbundet MISE, samt de enskilda kommuner som inte är medlemmar i MISE.

För närvarande är det sex kommuner som sköter sitt ansvar för renhållning och avfallsverksamhet genom MISE: Hammarland, Mariehamn, Jomala, Kökar, Lumparland och Sottunga. Övriga kommuner har egna system. De viktigaste aktörerna är:

- *Transmar Ab (Renhållningen)* är en privat entreprenör som erbjuder renhållningstjänster (sophämtning, slamsugning m.m.), och är verksam inom alla kommuner på fasta Åland samt Föglö och Vårdö. För närvarande är bolaget Ålands största avfallstransportör. En ny avfallsanläggning är planerad vid Svinryggen för verksamhetens räkning.
- *Svinryggens deponi Ab*, som ägs av Jomala och Mariehamn tar emot många olika sorters avfall (deponiavfall, farligt avfall, trä, osorterat mm) och har även vissa möjligheter till mellanlagring. Tidigare Ålands Problemafval Ab, vars verksamhet syftade till att verkställa kommunernas skyldighet att omhänderta farligt avfall, har fusionerats med Svinryggens deponi.

- *Proans*, som är den åländska producentorganisation som samordnar förpackningsavfallet i enlighet med gällande producentansvarslagstiftning. Alla kommuner har avtal med Proans, och får ersättning för förpackningsavfall som insamlas vid återvinningsstationer och bemannade återvinningscentraler.
- *Miro Transport Ab* sköter exempelvis avfallshämtningar i Kumlinge och Brändö, samt tömmer återvinningsstationer i bland annat Lemland.
- *Kuhlman's Åkeri* har i mindre omfattning privat – och företagskunder.

Härtill kommer så tidigare nämnda *myndigheten ÅMHM* som är tillsynsmyndighet för avfallshanteringen.

Avfallsmängden ökar trendmässigt

Trots fastställda målsättningar från landskapsregeringen om minskad avfallsvolymer har mängden avfall ökat under 2000-talet. Ökningen gäller både farligt och icke-farligt avfall, och härrör från en kombination av ökad insamlingsmängd, att statistiken kontinuerligt förbättras och att fler lämnar uppgifter.

Under år 2016 producerades det totalt ca 45 000 ton icke farligt avfall, varav största delen eller ca 14 500 ton bestod av animaliskt och blandat matavfall. Andra stora poster är hushållsavfall och slam. Av den totala avfallsmängden behandlades ungefär 25 000 ton på Åland och ca 17 000 ton transporterades vidare till främst Sverige och Finland.

Återanvändningsverksamheten har börjar växa sig starkare på Åland. I anslutning till MISEs återvinningscentral finns en skild byggnad för detta ändamål. Emmaus har nyligen satsat i större lokaler i Mariehamn, och på sociala medier finns det flertalet åländska grupper med handel med begagnade varor som huvudsyfte.²⁹ En växande ”cirkulär ekonomi” kan minska avfallsmängderna och istället skapa ökade incitament och möjligheter till återbruk.

De största avfallsproducenterna

De tre sektorer med störst mängd avfallsproduktion var år 2016 livsmedels-, dryckesvaru- och tobaksvaruframställning (14 000 ton), övriga tjänster (13 700 ton) och de åländska hushållen (7 900 ton; hushållsavfall och liknande avfall, papper, slam).

Avfallstyper som transporteras vidare

Det producerade avfallet som transporteras vidare består till stor del av återvinningsmaterial: plast, papper, metall, glasavfall. Till Finland transporteras även hushållsavfall för förbränning eller deponi, samt nästan allt farligt avfall. Till Sverige transporteras kasserade fordon, men även hushållsavfall för energiåtervinning (Uppsala Energi) samt återvinningsmaterial. Det är ungefär lika stora avfallsmängder som transporteras till Sverige respektive Finland för vidarebehandling.

Avfallstyper som behandlas på Åland

Under år 2016 bestod den största mängden av det lokalt behandlade avfallet av animaliskt och blandat matavfall (ca 13 400 ton). Den näst största posten (ca 7 500 ton) var vanligt slam, där det mesta

²⁹ Den just nu förmodligen största gruppen som handlar med begagnade varor, ”Ålands Köp och Sälj” på Facebook har för närvarande ca 17 400 medlemmar.

uppstod/producerades i reningsverk. Därtill återvanns ca 2 000 ton vegetabiliskt avfall och lika mycket mineraliskt bygg- och rivningsavfall. Nedan redovisas en lista på avfallslag och plats/anläggning:³⁰

- Hushållens bioavfall slutbehandlas av Ålandskomposten i Sund
- Rötat avlopps- och bioslam slutbehandlas av Ålandskomposten eller Firma Jan Widman i Jomala
- Slaktavfall slutbehandlas av Ålandskomposten i Sund
- Inert deponiavfall slutbehandlas av Svinryggens Deponi Ab i Jomala
- Oljeförorenat vatten slutbehandlas av Svinryggens Deponi Ab i Jomala

Avfallshanteringen kräver transporter både lokalt och regionalt. Hämtning och transporter sker i huvudsak med tunga fordon och kräver då också ett visst utrymme i bostadsområden samt tillgång till vändplatser, och en i övrigt säker vägtrafikstruktur.

Svinryggens Deponi Ab har under de senaste åren gjort stora investeringar i anläggningen med syfte att modernisera och effektivisera mottagnings- och sorteringsanläggningen. Allt hushållsavfall inom MISEs verksamhet styrs till en för ändamålet nybyggd anläggning inom Svinryggens anläggningsområde.

Infrastruktur och regional fördelning av anläggningar

Det skiljer mellan de olika kommunerna beträffande hanteringen av det källsorterade hushållsavfallet vilket delvis beror på hur avfallshanteringen är ordnad och vilka aktörer som upphandlats. En del kommuner, såsom t ex Mariehamn och Jomala, har hämtning av avfallet från särskilt anvisa uppsamlingskärl vid fastigheterna. Enligt MISEs renhållningsordning är alla flerfamiljshus över en viss storlek skyldiga att ordna egna insamlingsplatser. Andra kommuner har återvinningsstationer för källsorterat avfall samt bemannade återvinningscentraler.

Tidigare hade alla kommuner ”avfallsdeponier” dit allt avfallet fördes, men alla dessa förutom Svinryggens deponi Ab för inert avfall är nu stängda.

Ålandskomposten, belägen i Gunnarsby (Sund), är en anläggning som tar emot biologiskt avfall i form av slaktavfall, kompostavfall från hushåll, fiskrester, fett från storkök och liknande avfallstyp. Det finns även en kompostanläggning i Vestansunda, Jomala, där biologiskt avfall, men inte animaliskt avfall (avfall från jord- och skogsbruk, avloppsreningsverk och trädgårdsavfall) som komposteras i öppna strängar på ett fält.

Det finns två bilskrotanläggningar på Åland: Saltviks bilskrot Öb och Jägerström Skrot Ab. Förutom många återvinningsstationer runt om på Åland som finns även i varje kommun bemannade återvinningscentraler. Förutom i MISEs medlemskommuner på fasta Åland, där finns bara en bemannad återvinningscentral i Ödånböle. De olika anläggningarna redovisas på karta 23 nedan:

³⁰ Svinryggens Deponi, 2018.

Karta 23: Olika typer av större avfallsanläggningar på Åland (ÅMHM, 2018)



Teckenförklaring

- Behandlingsanläggning - farligt avfall
- Behandlingsanläggning - icke farligt avfall
- Bilskrötar och andra skroter
- Deponi inert avfall
- Återvinningscentraler

Anm.: Kökar har en mobil ÅVC via MISE, som finns tillgänglig 1–2 ggr/månad, därav finns ingen fast anläggning i Kökar utmärkt på kartan.

Det behövs fler anläggningar och ökad kapacitet

Målsättningen för den åländska avfallshanteringen är att minska den totala mängden avfall, att befria kretsloppet från gift och miljöstörande ämnen, bättre utnyttja avfallet som en resurs, samt slutligen också att ta hand om avfallet på säkrast möjliga sätt. Minst 30 procent av avfallet ska enligt *Avfallsplanen för Åland* senast år 2020 nyttjas som energi och minst 60 procent återvinnas i form av användbart material.³¹ År 2014 beräknades materialåtervinningen motsvara 51 procent³². Ökade möjligheter för energi- och materialåtervinning innebär också ett visst ökat behov av anläggningar och teknik för detta ändamål, även om delar av avfallet fortsättningsvis kommer behöva transporteras vidare för återvinning.

En delvis outnyttjad resurs är det biologiska avfallet som idag komposteras. I *Energi- och klimatstrategin för Åland* lyfts möjligheterna att lokalt producera mera biogas och biodrivmedel. Idag finns tre anläggningar som producerar biogas från avfall: Lotsbroverket i Mariehamn, Orklas chipsfabrik i Haraldsby samt ÅCA i Jomala, men fler anläggningar efterfrågas.

³¹ Avfallsplan för Åland, 2010.

(<http://www.regeringen.ax/sites/www.regeringen.ax/files/attachments/page/avfallsplan-for-aland.pdf>)

³² COWI- Avfallshantering på Bornholm, Färöarna, Grönland och Åland, 2016, Bilaga D Åland: Kartläggning

Det finns även förbättringsbehov gällande delar av det lokala omhändertagandet av avfallet – problemavfall och bioavfallet. Så har t ex anläggningen i Gunnarsby haft återkommande problem med att uppfylla de krav som finns på bland annat hantering av animaliskt avfall. En stor del av hushållens kompostavfall transporteras till Gunnarsby för behandling.

Energi och elförsörjning

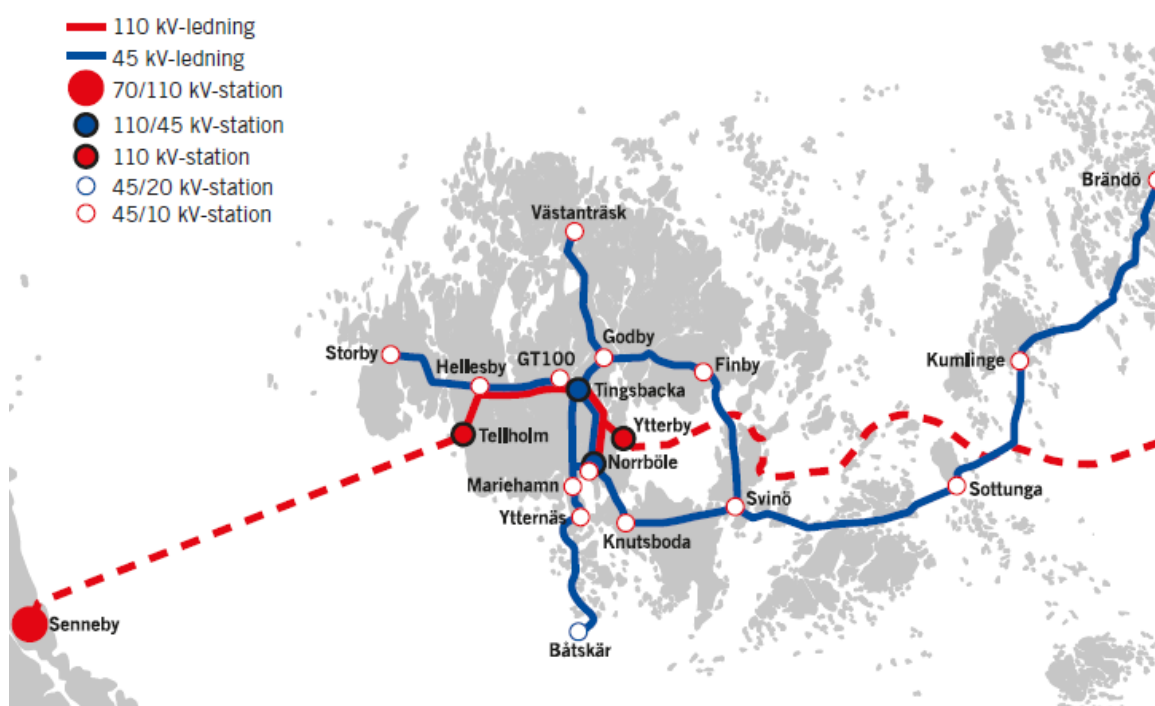
Åland utgör en egen energimarknad. Det är det offentligt ägda bolaget Kraftnät Åland Ab som ansvarar för det åländska stamnätet, och som också är balansansvarig för den åländska energitillförseln och dess förbrukning.

En stor del av den totala energiförbrukningen importeras i form av elektricitet främst genom den så kallade ”Sverigekabeln”, samt i form av fossila bränslen. Det finns även en ny kabel mellan Åland och Finland kallad ”Finlandskabeln”. Därtill finns reservkraft i form av en gasturbinanläggning i Kraftnäts Ålands regi belägen i Tingsbacka.

Ungefär 20 procent av elproduktionen härstammar idag från de åländska vindkraftverken, vilket är något lägre än tidigare år. På kartan nedan redovisas den geografiska strukturen på det åländska stamledningsnätet.

Karta 24: Det åländska stamledningsnätets huvudstruktur (Källa: Kraftnät Ålands årsredovisning 2015)

33



Sverigekabeln tryggar eltillförseln

Huvuddelen av all eltillförsel sker genom import från Sverige genom Sverigekabeln. Under år 2016 importerades ca 75 procent av all el som konsumerades inom den åländska energimarknaden genom

³³ Kraftnät Ålands årsredovisning år 2015.

(http://www.kraftnat.ax/files/kraftnataland_arsredovisning2015_uppslag_3.pdf)

Sverige-kabeln, vilket motsvarar en minskning med några procentenheter sedan millennieskiftet. Ca 6 procent av elförsörjningen importerades från Finland, och ca 20 procent av elen från lokalt producerad vindkraft.

Flera aktörer handhar eldistributionen

Det finns flera aktörer som distribuerar elnät (innefattandes planering och byggnation, drift och underhåll samt distribution av elenergi över ledningarna) Några centrala aktörer redovisas nedan:

- *Ålands Elandelslag* (ÅEA) har den mest omfattande distributionen av elnät, som sträcker sig över hela Åland förutom Järsö och Nåtö i Lemland samt i Mariehamn, där i stället Mariehamns elnät sköter distributionen. År 2015 var ca 12 500 kunder anslutna till Ålands Elandelslags distributionsnät, och totalt 158 GWh el överfördes. Elenergin köps in från Sverige, Finland och Allwinds.
- *Mariehamns Elnät Ab* är helägt av Mariehamns stad, och köper in miljövänlig el från Allwinds och Mariehamns Energi Ab. Distributionsområdet omfattar Mariehamn, Järsö och södra Jomala.

Elnätet består av både mark- och luftledningarna i form av låg- mellan eller högspänningsnät. För att omvandla elen till olika spänningar behövs transformatorstationer som är utplacerade på strategiska platser runtom på Åland. Strukturen på de regionala och lokala eldistributionsnäten redovisas på kartan nedan:

Karta 25: Det åländska eldistributionsnätet (Källa: LR 2016)



Energiproduktionen och distributionen sköts av många aktörer

Det finns en rad olika aktörer; både offentligt och privatägda, som producerar energi på Åland. Flera aktörer är små och har en eller ett fåtal anläggningar med begränsad produktion. Några av de viktigaste är:

- *Allwinds* ägs av åländska vindkraftsbolag och sköter service och drift för vindkraftverken samt elhandeln. Ägarna idag är Leovind Ab, Ålands Vindenergi Andelslag och Ålands Vindkraft Ab.
- *Mariehamns Energi* ägs av Mariehamns stad och producerar egen el och värme samt köper in från Vattenfall och Mariehamns Bioenergi Ab. Ett flertal olika anläggningar bistår produktionen. Dryga 900 fastigheter är anslutna till fjärrvärmenätet i Mariehamn och angränsande delar av Jomala.
- *Mariehamns Bioenergi Ab* ägs av Ålands Skogsindustrier Ab och Mariehamns Energi Ab, och har två produktionsanläggningar (en flisvärme- och en kraftvärmepanna). Produktionen säljs till Mariehamns Energi.
- *Ålands Skogsindustrier Ab* har ett biovärmeverk i Godby som försörjer Godby-området med fjärrvärme, och äger ett vindkraftverk (Fredrika) i Lemland. De försörjer fjärrvärmepannorna i staden med fjärrvärme.
- Jomala Energi Ab:s flispannor försörjer nästan hela Jomala Kyrkoby med fjärrvärme, och är även uppkopplat på mejeriets biogasanläggning.
- *Kraftnät Åland Ab* är helägt av landskapsregeringen, ansvarar som nämnt ovan över hela stamnätet och är balansansvarig för den åländska förbrukningen samt energitillförseln. Bolaget handlar inte med el till slutkunderna utan sköter själva balanshandeln. Kraftnät Åland är också den aktör som ansvarar för Finlandskabeln och reservkraften i Tingsbacka (gasturbinanläggning).
- *ÅCA, Orklas fabrik* och *Lotsbroverket* producerar alla biogas i egen regi.

Den lokalt producerade energins geografiska struktur redovisas på karta 26 nedan:

Karta 26: Den lokala energiproduktionens regionala fördelning (Källa: LR, 2017)



Energiförbrukningen ökar – men även andelen förnybar energi

Trots att det inte finns en detaljerad statistik över energiförbrukningen på Åland, finns det ett tillräckligt underlag för att notera en trendmässig ökning av den totala energiförbrukningen, och då framförallt gällande elförbrukningen. Det är de åländska hushållen som utgör den största elförbrukargruppen.

Förutom en allmän uppgång av energikonsumtion finns även en trendmässig övergång från fossila bränslen till el, samt till en större andel av förbrukningen från förnyelsebara energikällor såsom vindkraft och biobränslen. Samtidigt minskar förbrukningen av fossila bränslen både i relativa och absoluta tal. Detta gäller dock enbart den landbaserade åländska energiförbrukningen. Räknas de åländska rederiernas passagerarfärjor³⁴ med i förbrukningen ser läget annorlunda ut eftersom fartygen i huvudsak drivs med fossila bränslen. Men även inom sjötransportsektorn sker en viss övergång till miljövänligare energikällor, både genom elektrifiering, LNG-gas och annat.

De fysiska strukturerna – hur samhället är byggt och vilka avstånd det finns mellan bostäder, arbetsplatser och service – påverkar den totala energiförbrukningen. Byggnadernas isolering, byggnadsmaterial och lokalisering påverkar andelen energi som krävs till uppvärmning. Därtill påverkar även trafikinfrastrukturen: vägnätets placering i förhållande till olika bostäder, arbetsplatser, service och handel samt tillgängligheten till väl fungerande kollektivtrafik och GC-nät. Förutom den fysiska tillgängligheten spelar även konsumtionsvanor och trender en viss roll.

³⁴ Passagerar- och kryssningsfartygen förbrukar ungefär dubbelt så mycket energi som hela den landbaserade åländska förbrukningen.

Flexiblare elproduktion med mindre miljöbelastning

Från att tidigare huvudsakligen producerat energi genom nyttjande av fossil energi, och där det funnits tydliga skiljelinjer mellan producent och konsument, går energisystemet idag mot en mångsidigare struktur med fler aktörer och ny teknologi. Produktionen blir därmed mera flexibel där även de småskaliga produktionsenheterna får större utrymme än tidigare.

Ett exempel är här ”mikroproduktion” av el där hushållen producerar delar av sin egen elkonsumtion, ofta genom solpanelsystem eller liknande installationer. Denna typ av elproduktion ökar årligen och en fortsatt ökning kan förväntas. Framtidens byggnader kan med andra ord samtidigt vara både producenter och konsument av energi. Värmepumpar som tar värme ur jord, berg, sjöar eller luften är även populära att installera vilket ger byggnaderna egna värmesystem och minskar beroendet och behovet av fossil bränsleimport.

I dagsläget innebär mikroproduktion av el genom förnyelsebar energi inte några direkta ekonomiska vinster vid försäljningen av överskottsel, men detta kan komma att ändras genom till den här typen av elproduktion bättre anpassat framtida regelverk. Ett annat aktuellt område för energiproduktion och distribution är s.k. ”smarta elnät”, vilket innebär att ny teknologi och nya funktioner tillämpas som skapar bättre förutsättningar för introduktion av förnyelsebar elproduktion, minskar energiförbrukningen och underlättar för aktiva kunder.

Sammanfattningsvis innebär den här utvecklingen inom energimarknaden att betydelsen av det regionala distributionsnätet och energiproduktionen i stora anläggningar kan minska. Det innebär även att enskilda byggnader är något mindre utsatta vid elavbrott samt att beroendet av fossila bränslen till uppvärmning av byggnader kan förväntas fortsätta minska.

IKT-infrastrukturen

Samhället blir alltmer digitalt genom en ständig utveckling av digitala tekniker och tjänster. Begreppet IKT som innefattar olika typer av informations- och kommunikationsteknik och är en viktig förutsättning för att människor ska kunna delta i samhället på olika sätt (oavsett av var man befinner sig). Den moderna informations- och kommunikationsinfrastrukturen utgör idag också grunden för mycket av den framtida samhällsutvecklingen, inkl. näringslivets verksamhetsförutsättningar. Tillgång till exempelvis bredband är för både företagande och boende inte sällan lika centralt som tillgång till trafikinfrastruktur och elnät.

En väl utvecklad IKT-struktur kan även öka allmänhetens och företagens möjligheter att enkelt nå fram till och utnyttja offentliga tjänster och service. Det skapar också nya möjligheter för distansarbete, vilket i sin tur gör att valet av bostadsort inte behöver vara lika starkt knutet till pendlingsmöjligheterna.

Flera verksamma aktörer som distribuerar IKT

Det finns idag ett relativt omfattande informations- och kommunikationsnät som sträcker sig över stora delar av Åland. Alla kommuner innefattas i någon grad av de olika aktörernas verksamhetsområden för fiber och kan ansöka om anslutning. Ett flertal olika aktörer distribuerar olika typer av IKT-service till allmänhet, offentlig sektor och näringsliv:

- *Ålands telefonandelslag* som fungerar som ett användarägt telefonbolag erbjuder telefoni, bredband och IPTV tillsammans med Ålcom. Deras verksamhetsområden innefattar hela

landsbygden på fasta Åland samt Vårdö. Till företag finns även flera olika tillgängliga tjänster såsom telefon- och alarmsystem och tillbehör.

- *Mariehamns Telefon* erbjuder hemtelefoni, hyr ut datalinjer, installerar telefon, data och fibernätverk. Fiberanslutning erbjuds i Mariehamn, Kalmarnäs, Möckelö, Järsö samt Föglö, och finns i hastigheter från 10/10 Mbps till 1000/1000 Mbps.
- *Ålands telekommunikation Ab* (Ålcom) erbjuder en rad tjänster inom bredband, mobiltelefoni och digital-TV och riktar sig både mot företag och privatpersoner, och ägs då alltså av Mariehamns Telefon och Ålands Telefonandelslag.
- *IP-Connect AB* levererar fiber till privatpersoner och företag. IP Connect AB var tidigare helåländskt men har sålts till ett svenskt företag.
- *Komin* är Kökars bredbandsnät: ett omfattande fibernät som går längs de större vägarna och ger en god tillgänglighet. Ålcom är i dagsläget operatören som levererar tjänsten. Det går att välja flera hastigheter på abonnemanget.
- *BKFiber* distribuerar fiber på Brändö och Kumlinge. På Sottunga är detaljplanering av fiberinstallation i gång för närvarande, och bredbandsanslutningar är tillgängliga över större delen av Sottunga.
- *JNT* är ett finskt IT-företag som etablerat sig på Åland.
- *Mariehamns Centralantenn (MCA)* är ett Tv-bolag som är helägt av Mariehamns stad, och levererar kabel-tv.

Digitaliseringsrådet är ett av landskapsregeringen tillsatt råd år 2016 med syfte att möjliggöra ökad effektivitet och funktionalitet inom IT-området utgående från medborgarnas behov. Rådet är således ingen distributör av olika lösningar men dess arbete påverkar den fortsatta utvecklingen inom IT.

Bredband ger snabba hastigheter i nätet

Bredband kan distribueras antingen genom fiberanslutning, som ger en väldigt snabb och säker överföring, eller genom ADSL som innebär tillgång till nätet genom ett telefonjack. Både Ålands telefon och Mariehamns telefon bygger kontinuerligt ut fibernätverket med nya anslutningar. IP-Connect är en ny aktör som växer inom området.

Det går att beställa en fiberanslutning även om området ännu inte är ”fiberplanerat”. Tillgängligheten utökas således kontinuerligt utgående från efterfrågan och behov. Priset för installation varierar och är högre i icke-planerade områden. Tillgången varierar beroende på om man bor i egnahemshus eller lägenhetshus eftersom telefonbolagen inte bygger fibernät till enskilda lägenheter. Det är i detta fall upp till fastighetsägaren att installera fiberanslutningen.

4G täcker nästan hela befolkningen

För närvarande distribueras även 4G något som möjliggör mycket snabb surfing i det mobila nätverket. Det åländska 4G-nätet byggs kontinuerligt ut. Det finns basstationer runt om på Åland som täcker totalt 95 procent av Ålands befolkning. Tester har börjats göra även med 5G, alltså vad som

kallas nästa generations mobilnät.³⁵ Den fasta telefonins centrala roll som kommunikationsmedel har kontinuerligt minskat vartefter mobiltelefonin ökat.

Kabel-TV och IPTV

IPTV-funktionen är tillgänglig inom Ålands Telefon, Mariehamns Telefon, KomIn, BKFiber samt JNT:s nät, vilket betyder en för Åland i stort sett heltäckande räckvidd.

Kabel-TV har en mer begränsad räckvidd och erbjuds främst kring Godbyområdet, inklusive delar av Ämnäs och Grelsby, i Haraldsby samt i Mariehamn.

³⁵ 4G basstationer finns idag i Sälis, Bjärström, Kumlinge, Lappo, Brändö, Hammarudda, Herrön, Långberget, Sottunga, Kökar.
(<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=19ti1XLM3MM19cNGNIbbP-uirZWU&ll=60.12844896200036%2C20.137012718253345&z=11>)

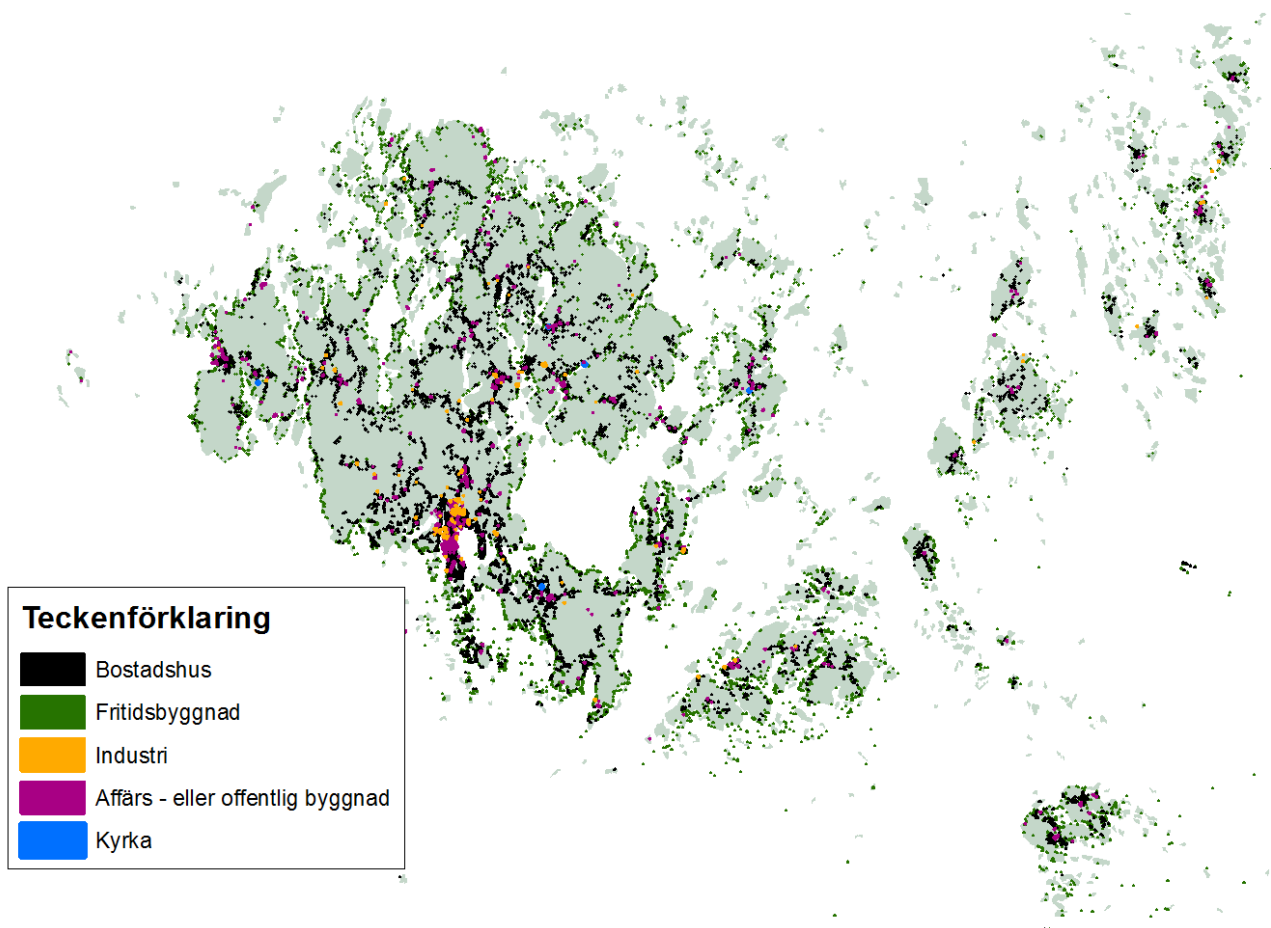
10. Ålands samlade bebyggelse och fysiska infrastruktur

Ett sammanhängande bebyggelsemönster

Som framgått av de tidigare kapitlen i denna rapport finns det en förhållandevis omfattande bebyggelse på Åland, både i form av förtätade bostads- och arbetsplatskluster och som en mer gles och utspridd bebyggelse. Härtill kommer en omfattande strandnära bebyggelse bestående av främst fritidshus, såväl för privat bruk som för uthyrning.

En övergripande bild av den samlade åländska bebyggelsen och dess regionala och funktionella struktur ges av Karta 27 nedan. Som framgår av kartan bildar de många olika typerna av byggnader – bostäder, fritidshus, idrottshallar, kontor, lagerlokaler, maskinhallar, terminalbyggnader, affärer, shoppingcentra, industrilokaler m.m. – ett sammanhängande mönster som i varierande grad täcker hela Åland.

Karta 27: Bebyggelsen på Åland (Källa: Finlands miljöcentral 2017)

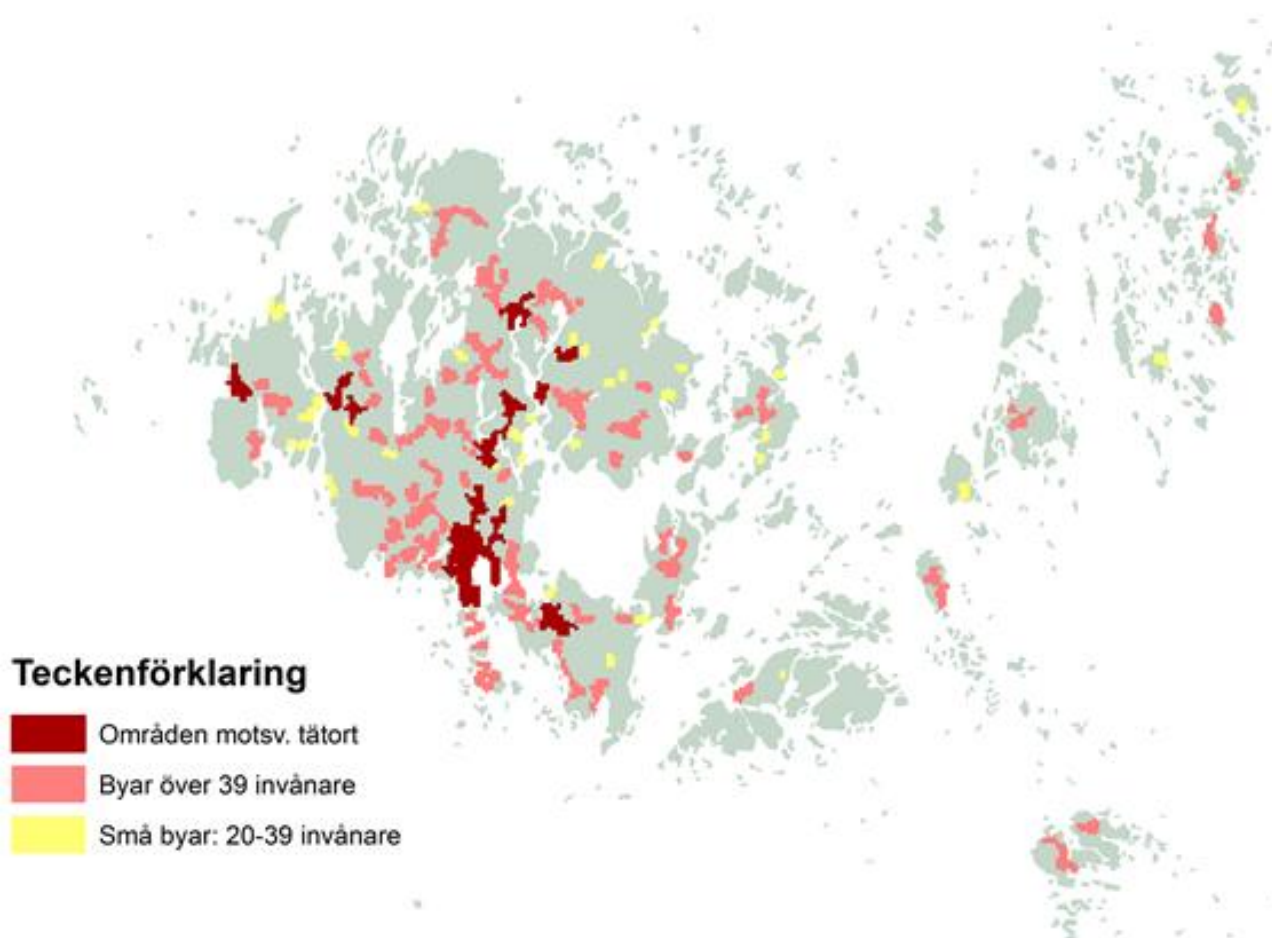


Bostadsbebyggelsens täthet varierar

En närmare granskning av bostadsbebyggelsens regionala fördelning visar att dess täthet varierar inom och mellan Ålands olika kommuner. Mest tätbebyggt är Mariehamn med angränsande delar av Jomala. Det finns även tätare bostadsbebyggelse i och kring Godby, i Eckerö runt Storby samt i Lemland runt Söderby och längs Lemlands västra kust. Det finns även en del mer sammanhängande bostadsområden i anslutning lands- och skärgårdsregionens kommuncentra.

Som framgår av Karta 28 skapar tätortsområdena (se avsnittet med bebyggelsesdefinitioner, kapitel 1, sid 9) en mer eller mindre sammanhållen struktur som sträcker sig från Lemland/Söderby i sydost, över Jomala/Mariehamn och vidare norrut via Godby/Haraldsby upp till Ödkarby. Därtill kommer ytterligare två mindre tätortsområden i Hammarland och Eckerö som en form av ”bostads-satelliter” i väster.

Karta 28: Den åländska tätortsbebyggelsen (Källa: Finlands miljöcentral 2017)



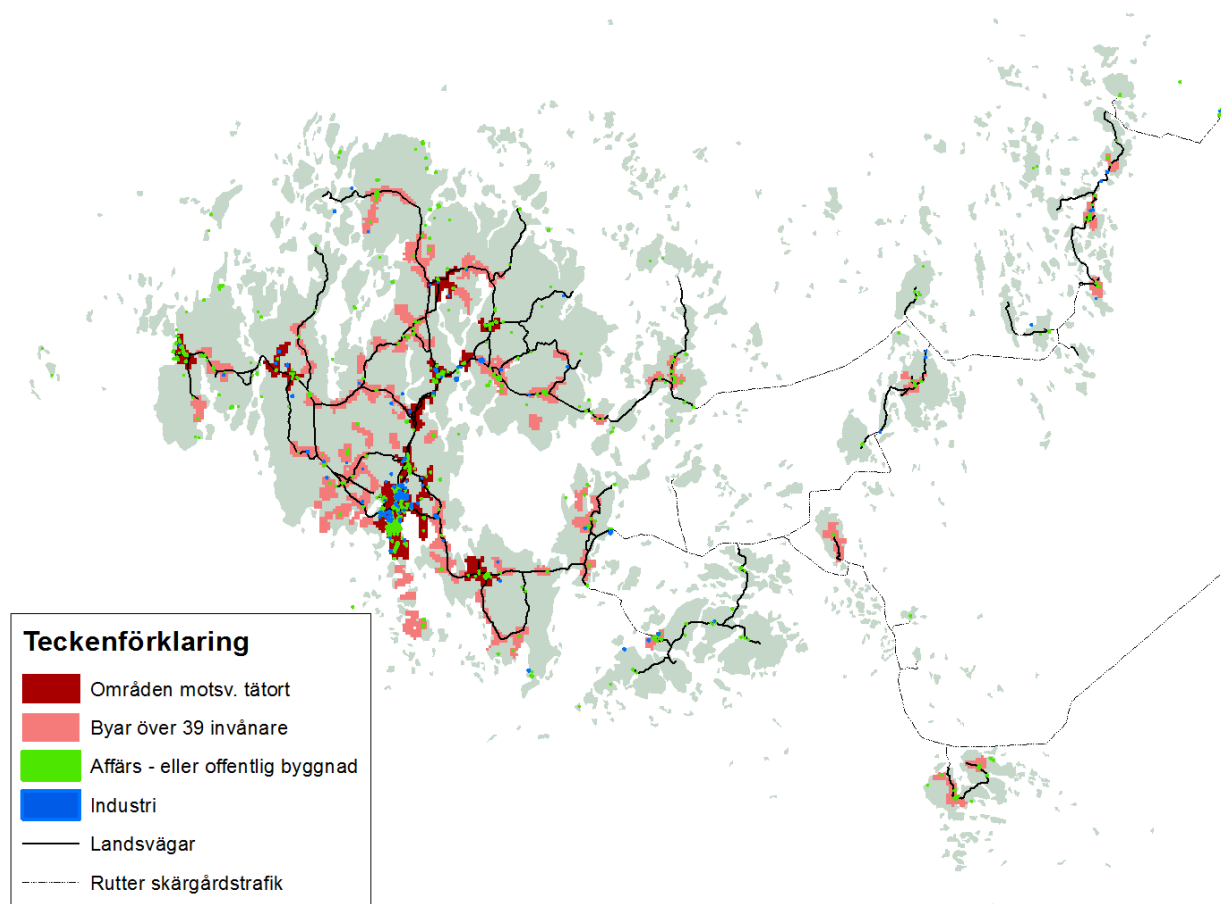
Lite större bosättningskoncentrationer – byar med mer än 39 invånare – finns i alla kommuner, inklusive skärgården (där de samtidigt som regel sammanfaller med kommuncentrum). De är dock mest tätt förekommande i de halvcentrala områdena på fasta Åland (främst Lemland, Jomala, och Finström) med bekvämt pendlingsavstånd till arbetsplatsutbudet i Mariehamn. De förekommer också rätt ofta i förhållandevis standnära lägen, inte minst i Jomala och Lemland. De mindre bostadsklustren (markerade i gult på kartan) finns utspridda i ett betydligt mer decentraliserat och glest mönster mellan fasta Ålands större tätortsområden, samt i viss utsträckning även i skärgården.

Kluster med olika typer av bebyggelse

Bostädernas ojämna geografiska fördelning förstärks genom tendensen till samlokalisering med byggnader avsedda för andra typer av samhällsfunktioner i och kring de viktigaste tätortsområdena. Att byggnader för offentlig och kommersiell service, olika typer av lager- och industriverksamhet m.m., så ofta tenderar att lokaliseras i eller i nära anslutning till existerande tätortsbebyggelse skapar ett antal större och mindre ”mång-funktionella” (arbete-bostäder-service) bebyggelsekluster runt om på Åland.

Vägnätets huvudstruktur (inkl. skärgårdstrafikens rutt-system), och de pendlingsmöjligheter som detta medger, förstärker ytterligare tendensen till koncentration av bostads- och arbetsplatsbebyggelsen till ett begränsat antal tätortsområden, något som framgår av kartan nedan.

Karta 29: Bebyggelsekluster med sammanbindande vägnät och skärgårdsrutter (Källa: Finlands miljöcentral 2017, LR 2016)



I Mariehamn och anslutande delar av Jomala finns den mest omfattande klusterbildningen, i huvudsak belägen i anslutning till de tätbebyggda områdena i Ålands ur kommunikationssynpunkt bästa lägen. Viss klusterbildning kan även noteras utanför den dominerande centrumagglomerationen – i Söderby, Storby, Godby, Ödkarby och Kvarnbo, samt i mindre omfattning även i den östra skärgårdens olika kommuncentra.

Kartan ovan visar också att det finns ett antal större byar som helt saknar offentliga och kommersiella byggnader. Utöver bostäderna finns här dock som regel även byggnader (som inte syns på kartan) för användning inom de areella näringarna (ladugårdar, lager, maskinhallar etc). Av kartan framgår också

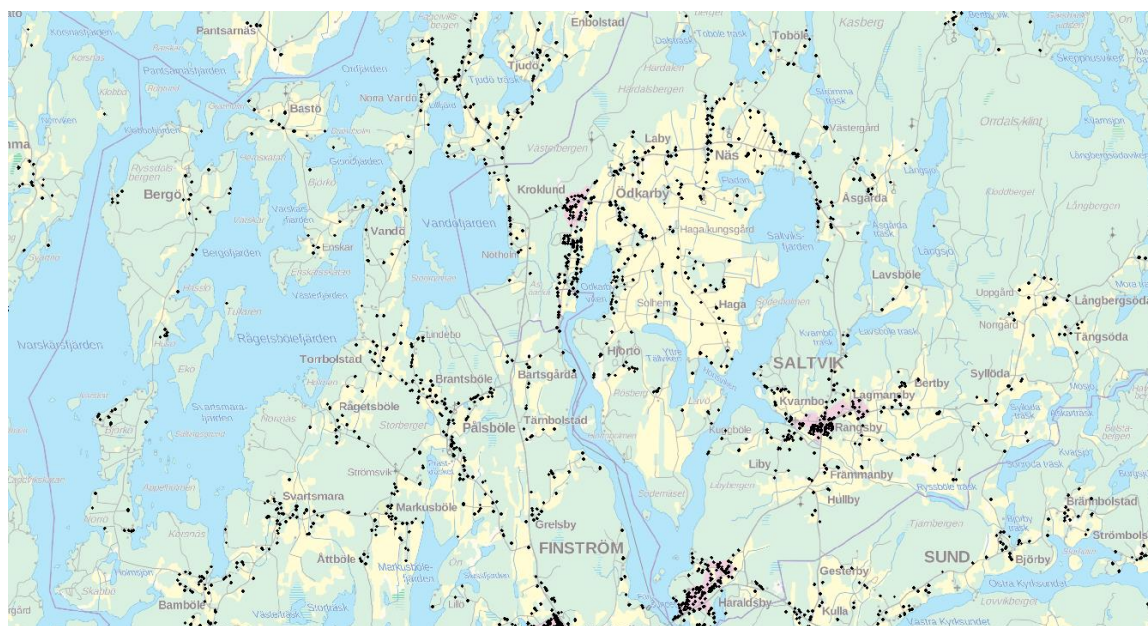
att det även finns en hel del offentliga eller kommersiella byggnader i glesbygden runt om på Åland som är belägna helt utanför de befintliga bostadsområdena.

Bostadsbebyggelse och teknisk försörjning i glesbygdsområden

Även om det finns ett antal områden med ett invånarantal och en täthet som gör att de kan klassificeras som tätorter eller större byar så finns det även en omfattande, mera utspridd bebyggelse. Denna består som regel av något eller några enstaka bostadshus helt utanför Ålands större eller mindre tätortsområden.

Den här typen av glesbygdsofsättningar är relativt vanligt förekommande över i stort sett hela Åland. Antalet glest lokaliserade bostäder är emellertid särskilt stort inom fasta Ålands centrala/norra delar, något som illustreras av kartan nedan.

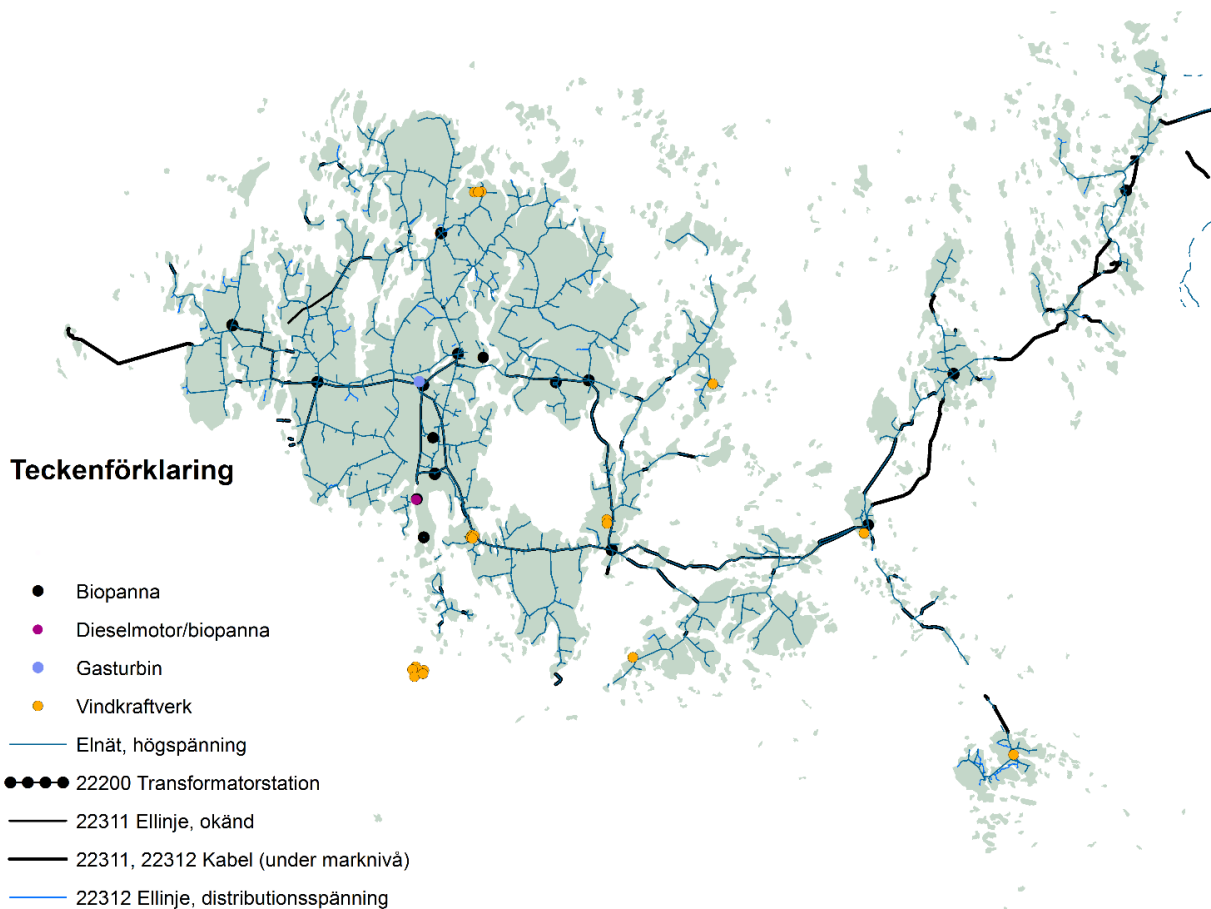
Karta 30: Spridd bostadsbebyggelse i delar av Finström, Saltvik och Sund (Källa: Finlands Miljöcentral 2016)



Som framgår av kartan nedan (Karta 31) följer den regionala strukturen för de tekniska försörjningssystemen inom el också – föga överraskande – i rätt hög grad det förhållandevis spridda åländska bebyggelsemönstret.

Enskilda bostadshus i glesbygden innebär ofta längre avstånd till kommunal teknik och försörjning (t.ex. VA-teknik) vilket medför ett större behov av eget avloppssystem och egen brunn för dricksvattenförsörjning.

Karta 31: Strukturen på de åländska elförsörjningssystemen samt produktionsanläggningar för energi (Källa: LR, 2016)



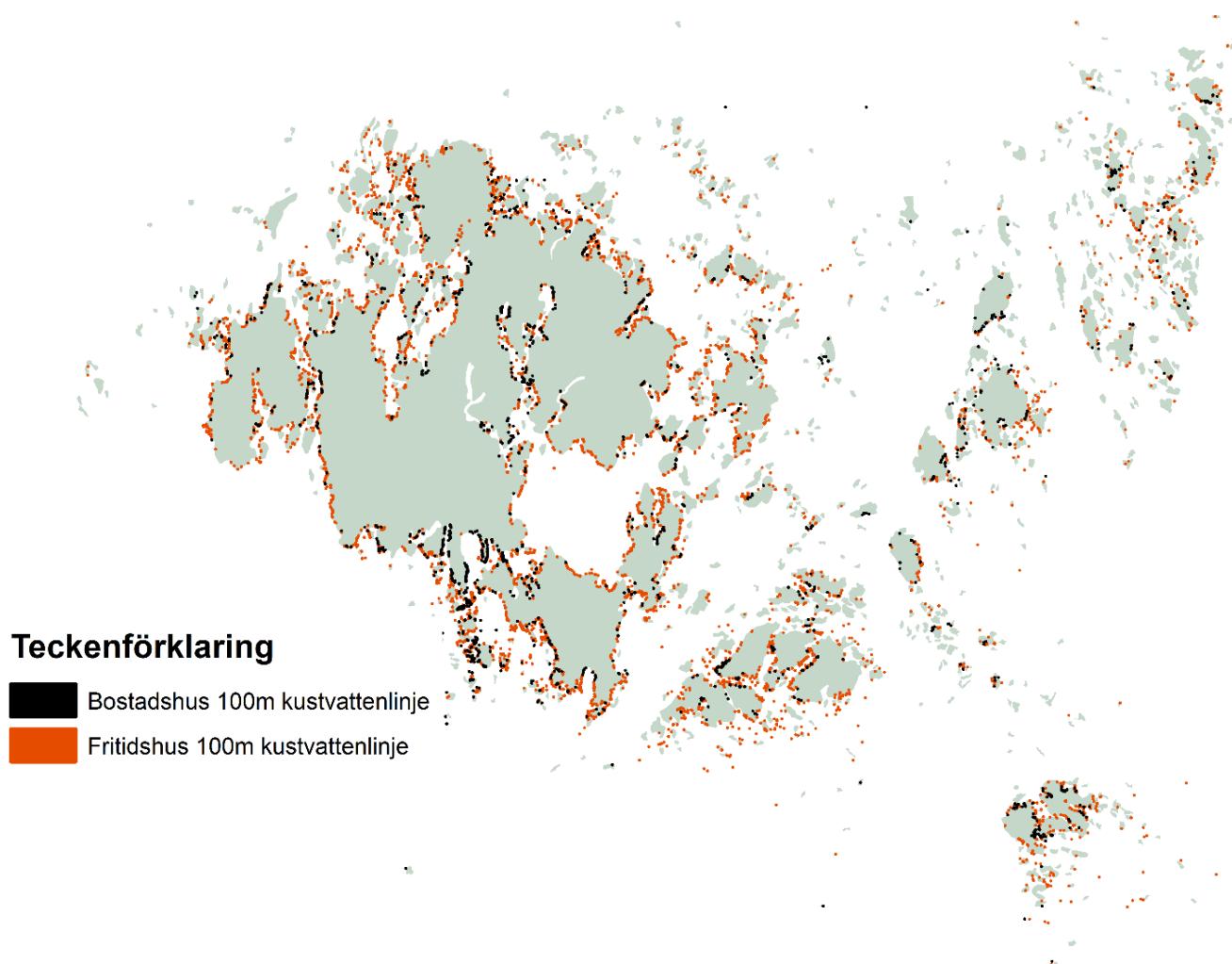
Omfattande strandnära bebyggelse

På karta nedan (Karta 32) redovisas den strandnära bebyggelsen, vilken omfattar samtliga bostads- och fritidshusbyggnader belägna närmare än 100 meter från vattenlinjen. Byggnader registrerade som bostadshus är markerade i svart och övriga byggnader med rött.

Den strandnära bebyggelsen på Åland är förhållandevis omfattande. Den består främst av fritidshus (inkl. de för uthyrning) med tillhörande byggnader (båthus, lider mm). Som framgår av kartredovisningen så finns det även kustnära områden med rätt så omfattande bostadsbebyggelse. Det handlar här främst om Mariehamn och delar av Jomala (Kalmarnäs, Kungsö) och Lemland (Järsö, runt Kajtoviken), nordöstra Geta samt vissa delar av Kökar, Finström och Saltvik.

Det finns ingen geografiskt mer omfattande strandregion som är helt fri från bebyggelse. Den strandnära bebyggelsen är därtill ofta belägen mindre än två meter över den genomsnittliga havsnivån, och saknar därför önskvärd säkerhetsmarginal i förhållande till en möjlig (klimatrelaterad) framtida höjning av Östersjöns vattennivå.

Karta 32: Den strandnära bostads- och fritidsbebyggelsen, närmare än 100 meter från kustvattenlinje.
(Källa: Finlands miljöcentral, 2016)



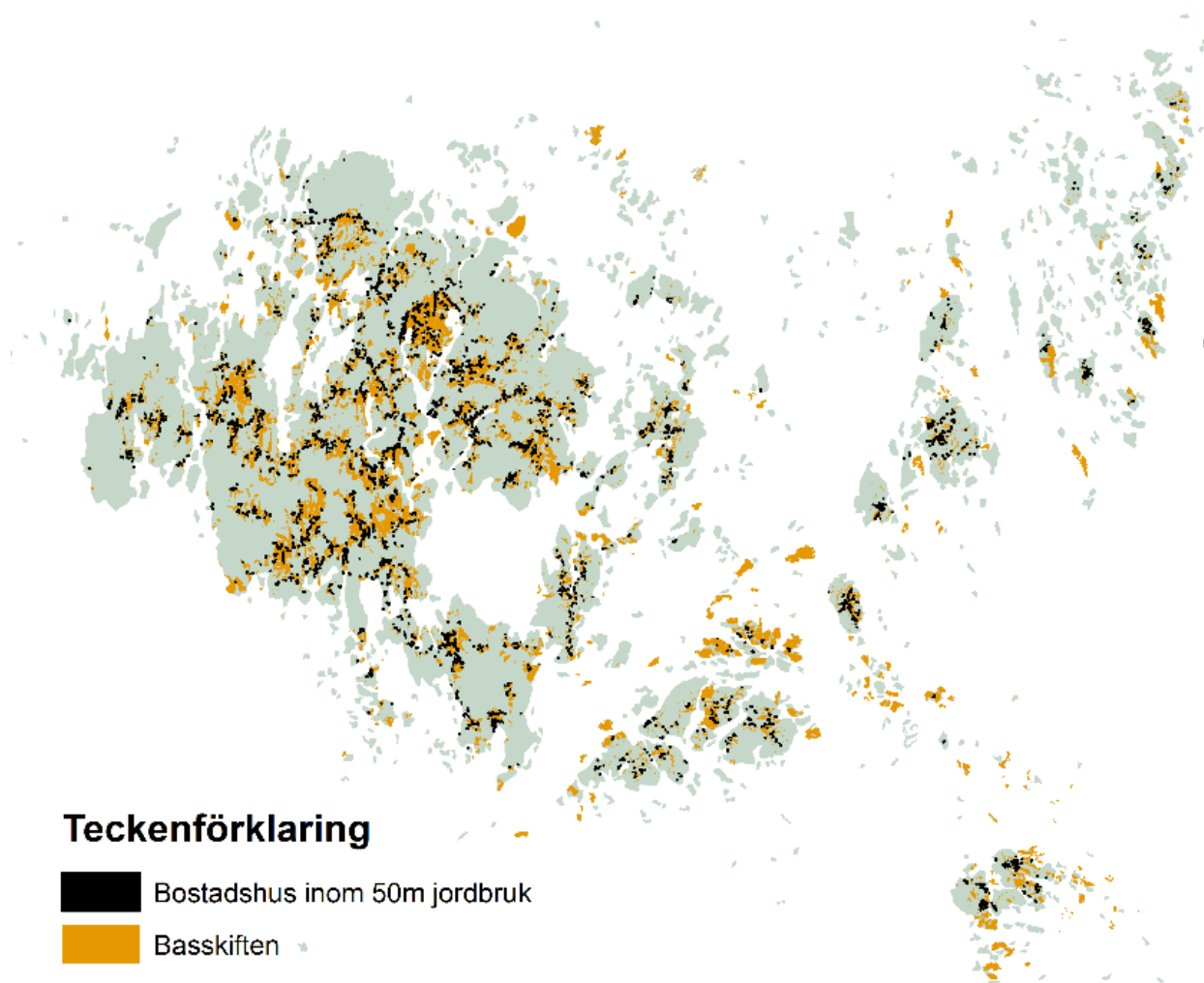
Bebyggelse i anslutning till odlingsmark, vattentäkter och naturresursområden

Ålands befolkning och ekonomi expanderar vilket – allt annat lika – leder till ökad konkurrens om miljöresurser, mark och markanvändning. Det finns idag inga större helt orörda markresurser kvar på Åland. Markanvändningen och dess intensitet varierar dock kraftigt mellan å en sidan de högexploaterade områdena inom och i anslutning till de största befolknings- och arbetsplatskoncentrationerna, och å andra sidan de mer perifera och glesare bebyggda rand- och skärgårdskommunerna.

De areella näringarna är den aktivitet som kräver de största obebyggda markytorna; och därtill också mark av rätt typ och med god odlingskvalitet. Trycket från, och konkurrensen med, andra typer av mer ytintensiv markanvändning är därför särskilt kännbar för jordbruksnäringen. Då det öppna betes- och åkerlandskapet även kan anses som en viktig del av det åländska rekreations- och fritidslandskapet, framstår en god balans mellan tillgänglig jordbruksmark och övrig bebyggelse och ytkrävande infrastruktur som en viktig samhällsfråga.

Det finns idag en omfattande bostadsbebyggelse i direkt eller nära anslutning till många jordbruksskiften, något som i förlängningen kan leda till markanvändningskonflikter. På kartan nedan visas de bostäder som är belägna inom 50 meter från ett basskifte.

Karta 33: Bostäder inom 50 meter från ett basskifte (LR 2016, Finlands Miljöcentral 2016)



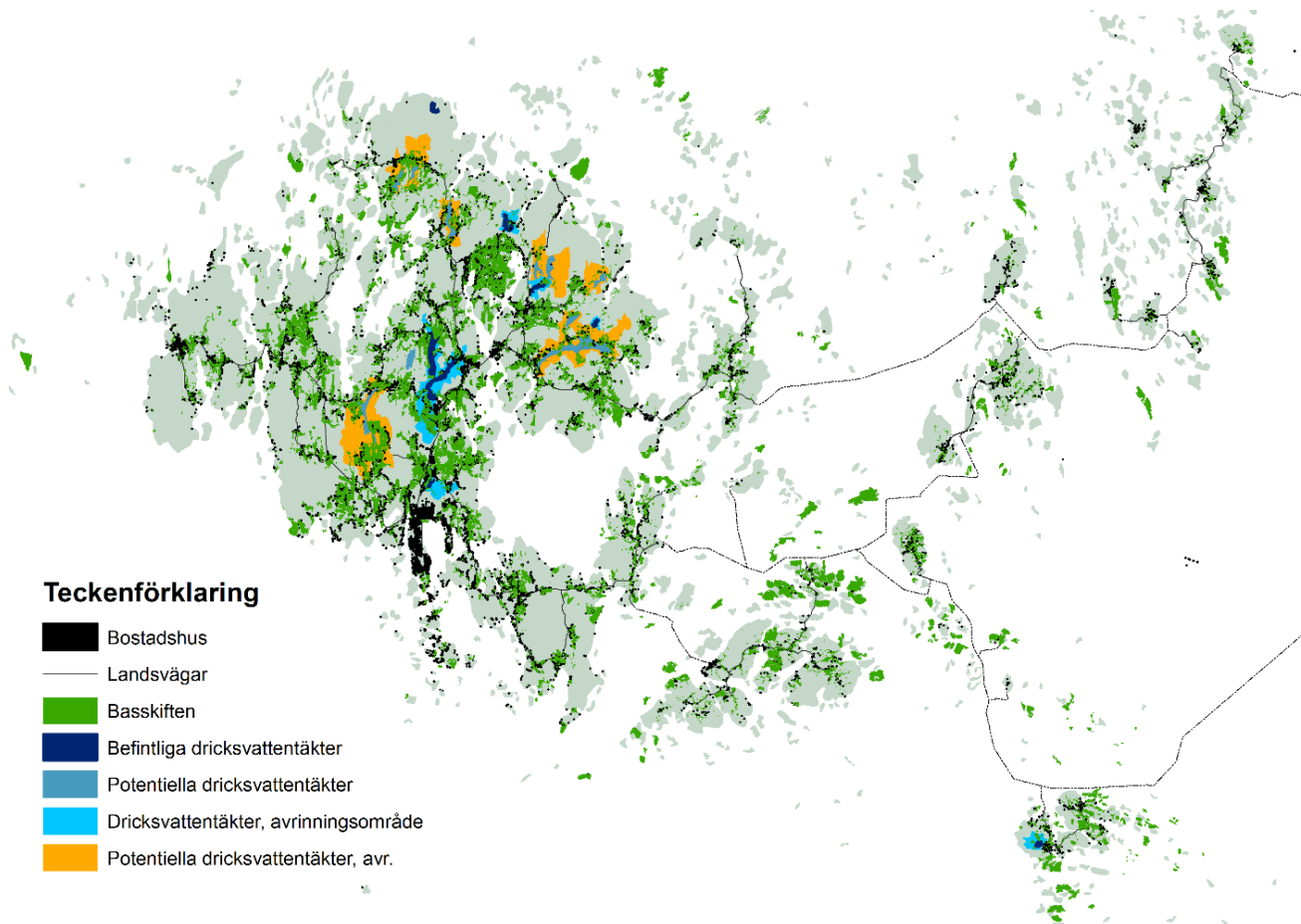
Dricksvattenförsörjningen är en annan viktig samhällsresurs som påverkar och konkurrerar om användningen av marken – och då inte minst i förhållande till jordbruksnäringen. Inom samtliga tillrinningsområden för Ålands dricksvattentäkter finns viktig odlingsmark som genom sin avrinning kan påverka dricksvattnets kvalitet.

Jordbruket är omfattande i anslutning till dricksvattentäckerna i de södra delarna av Långsjön, västra och norra delen av Markkusbölefjärden samt väster och norr om Dalkarby träsk. I nära anslutning till de potentiella framtida dricksvattentäckerna finns aktiv odlingsmark framförallt runt Vargsundet (Jomala), Tjudö träsk (Finström), Olofsnäs träsk (Geta) och Östra Kyrksundet (Sund).

På Karta 34 nedan redovisas den på Åland aktiva jordbruksmarken (på kartan i form av ”basskiften”) i relation till dagens bostadsbebyggelse och huvudvägnät samt befintliga och potentiellt nya dricksvattentäkter. Bostäderna är delvis insprängda i det aktiva odlingslandskapet, men de finns framför allt i gränzonerna till de större och mer sammanhängande odlingsytorna, något som i en del fall kan begränsa och försvåra utvecklingen inom den åländska jordbruksnäringen. Närheten mellan

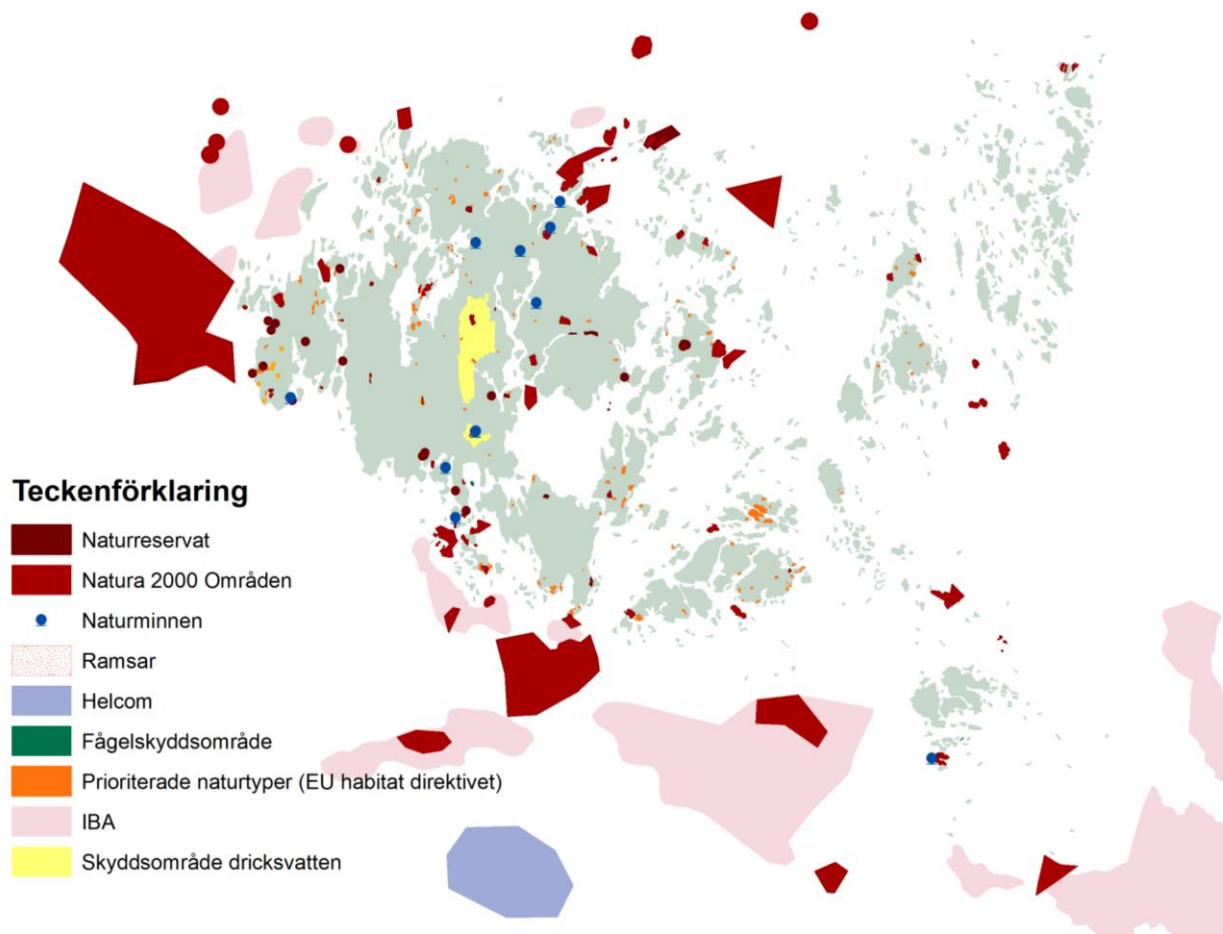
bostäder och jordbruksmark kan i vissa fall även påverka den lokala boendemiljön negativt genom dofter från gödselspridning och användning av bekämpningsmedel i bostädernas omedelbara närhet.

Karta 34: Bostäder och landsvägar samt dricksvattentäckers avrinningsområden och odlingsmark (Källa: LR 2016, 2017, Finlands Miljöcentral 2016)



En annan viktig av miljö- och landskapsresurs där konkurrens om marken kan förekomma är de natur- och vattenområden samt artrika habitat som är nödvändiga för att säkra den biologiska mångfalden. Som framgår av kartan nedan är den här typen av miljöresurser (med undantag för vissa havsvattenområden) så pass många, olika i storlek och regionalt utspridda att konkurrenstrycket – och därmed också skyddsbehovet – varierar starkt, lokalt och från fall till fall.

Karta 35: Naturresevat, skyddade biologiska resurser, prioriterade naturtyper och skyddsområden för dricksvatten (Källa: LR, 2016)

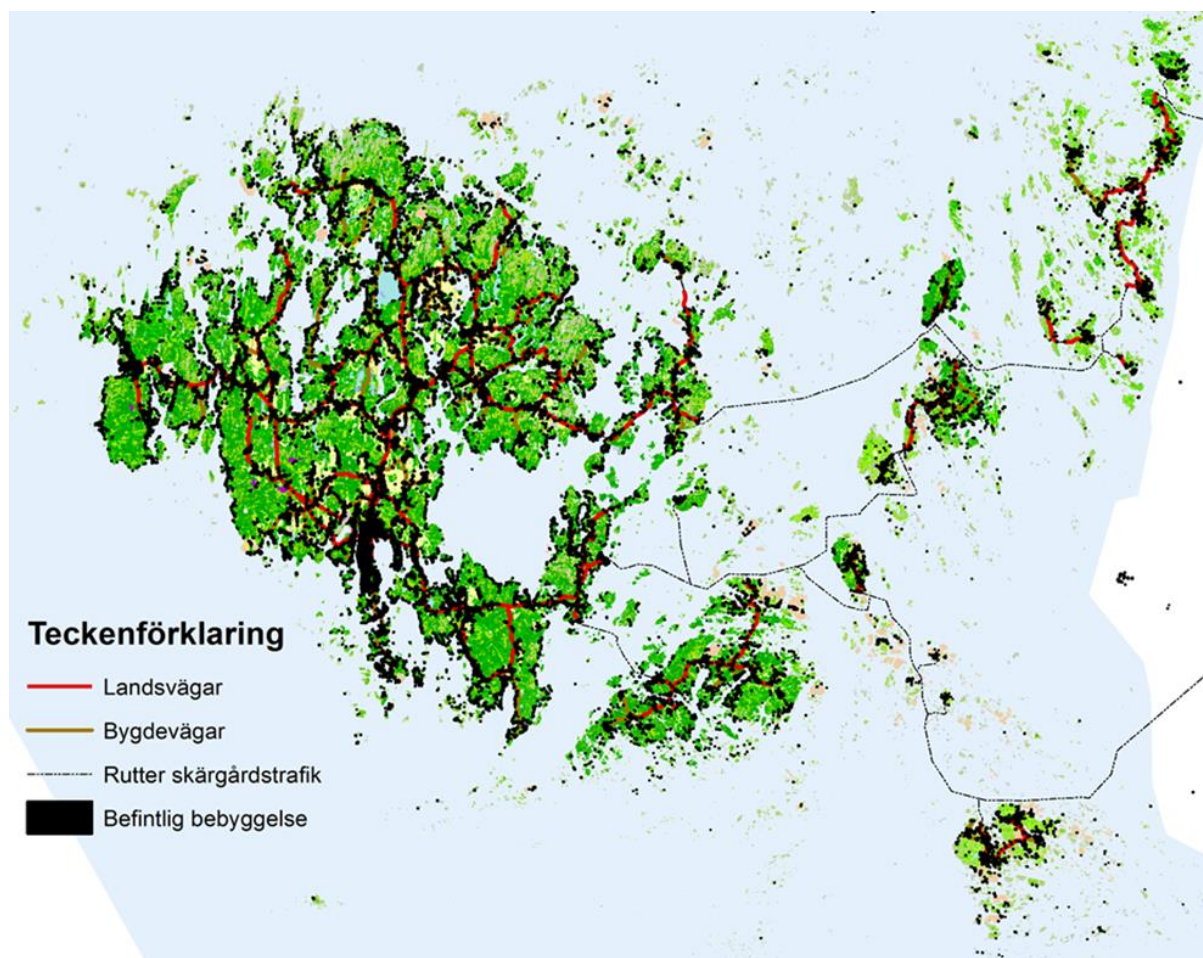


Bebyggelsens inverkan på grönstrukturen

Den geografiska fördelningen av bebyggelsen med tillhörande trafiknät avgör i mångt och mycket omfattningen och strukturen på Ålands många gröna ytor, alltså de obebyggda mark- och miljöresurserna. Alltför små och av mänsklig aktivitet uppsplittrade gröna ytor inverkar negativt på den biologiska mångfalden genom barriäreffekter och minskade möjligheter till reproduktivt utbyte mellan olika områden och arter.

På Karta 36 nedan är den samlade byggnadsstocken (svart färg, alla typer av registrerade byggnader) samt huvudvägnätet (rött) inlagt i det öppna, icke-bebyggda, landskapet. Kartan visar att det idag inte finns särskilt många större sammanhängande gröna ytor på Åland. De grönområden som finns är därtill starkt kringskurna av byggelse och vägnät.

Karta 36: Grönstruktur, bebyggelse och huvudvägnät (Källa: Corine 2012, Finlands miljöcentral, 2016, LR, 2016)



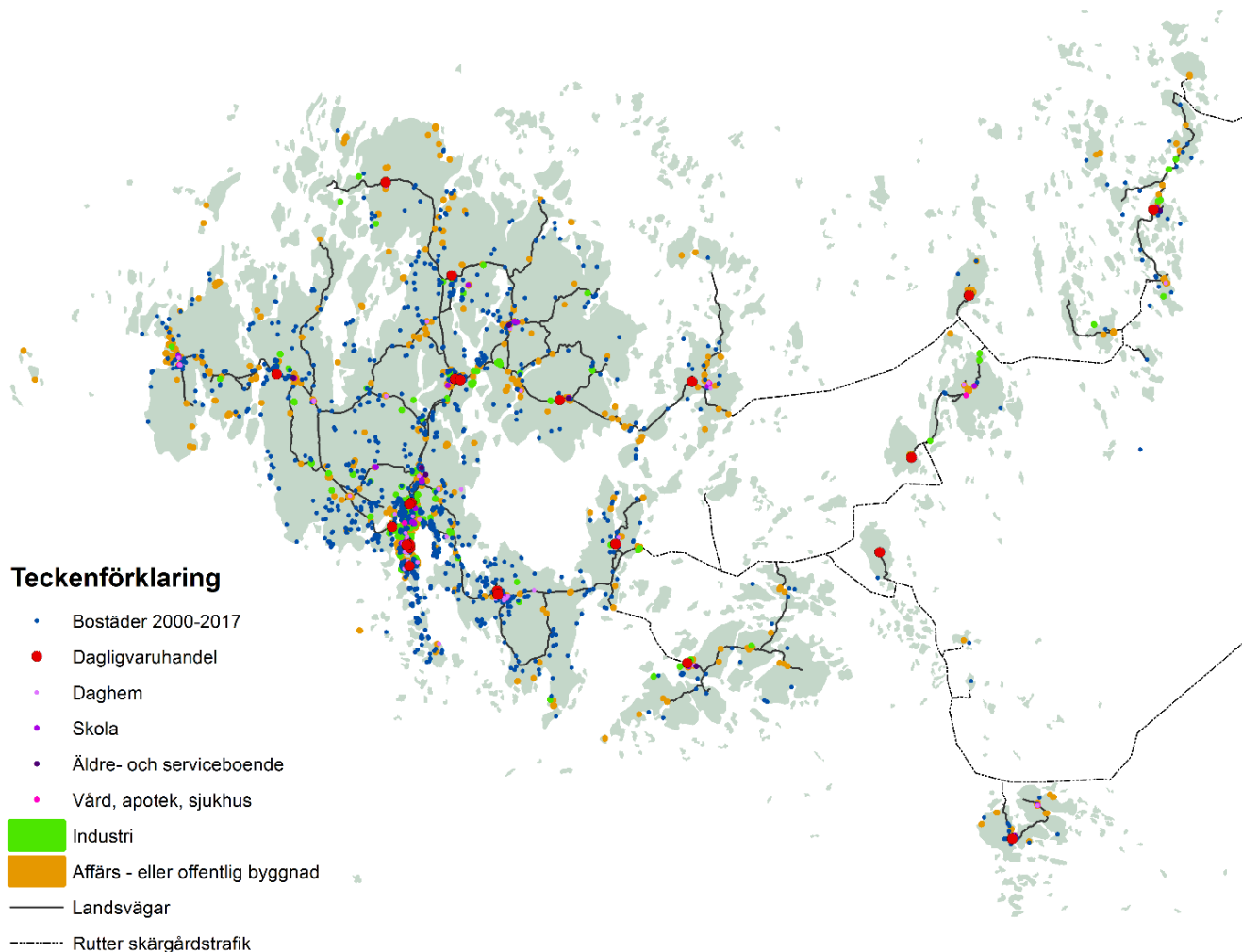
De viktigaste expansionsområdena

Det finns idag en trendmässig utveckling mot en växande åländsk befolkning. Motsvarande tillväxt sker även inom arbetsmarknaden med ökad sysselsättning och pendling till ett allt större och mer varierat arbetsplatsutbud.

Som framgått tidigare i denna rapport har befolkningsökningen och den härmed sammanhängande nybyggnationen främst skett i centrumområdet i och kring Mariehamn/Jomala/Lemland, samt i anslutning till stråket norrut mot Finström och Godby, något som också tydligt framgår av ”hot-spot” kartan (Karta 7, sid. 26) med ny bostadsbebyggelse i Kapitel 3.

På Karta 37 nedan förtydligas och kompletteras bilden av de senaste decenniernas bebyggelseexpansion. På kartan redovisas – utöver de nybyggda bostäderna – även lokaler för offentlig och kommersiell service samt inom tillverkningsindustrin. Jämfört med den ovan nämnda ”hot-spot” kartan med bostadsbebyggelsens viktigaste expansionsområden, ges här en något mera utspridd bild av den tillkommande bebyggelsens lokalisering, främst beroende på det förhållandevis decentraliserade utbudet av kommunal baservice.

Karta 37: Lokaliseringen av nya bostäder (2000-2017) i förhållandet till handel, service och industri
(Källa: LR 2016, Finlands miljöcentral 2017)



Bebyggelseexpansionen sker framför allt i närområdena kring Ålands politiska, administrativa och kommersiella centrum, alltså Mariehamn med angränsande delar av Jomala. Bebyggelseexpansionen sker även i goda kommunikationslägen längs huvudvägnätet norrut mot Finström och Saltvik samt västerut mot Hammarland/Eckerö och österut mot Lemland. En annan tillväxtzon som märks i byggstatistiken är de strandnära bostadsområdena inom Mariehamns grannkommuner (främst Jomala och Lemland).

I de övriga, mer perifera delarna av den åländska landsbygden samt i skärgårdskommunerna, är nybyggadsaktiviteten betydligt lägre och – med undantag för bebyggelsen i en del kommuncentra – relativt gles till sin karaktär.

Förutsatt att Ålands samlade befolkning och ekonomi växer i samma banor som under de senaste decennierna, så finns det i dagsläget inte mycket som talar för någon mer märkbar förändring i den nytillkommande bebyggelsens lokaliseringsmönster. Det här betyder att dagens bebyggelsestruktur med sin tyngdpunkt i Mariehamn/Jomala och längs det centrurnära delarna av huvudvägnätet (med utgångspunkt i Mariehamn) sannolikt kommer att förstärkas ytterligare under kommande år.

11. Övergripande utmaningar, utvecklingsbehov och målkonflikter

Växande samhälle – begränsade markresurser

Åland är ett samhälle som växer. Tillväxten varierar från år till år, men den långsiktiga trenden är klar: befolkningens storlek, antalet arbetsplatser och det samlade produktionsvärdet (BNP) växer – och som en följd härav även hushållens inkomster och konsumtionsvolym.

Sedan millennieskiftet och fram till slutet av förra året (2017) har sålunda antalet på Åland bosatta vuxit med mer än 3 700 personer, från 25 776 till 29 500 ålänningar. Under perioden 2000 till 2015 växte likaså arbetsmarknaden och arbetsplatsutbudet (inkl. ombordanställda på ålandsregistrerade fartyg) från drygt 15 000 till närmare 15 700 sysselsatta, alltså med närmare 700 personer/arbetsplatser. Ålands BNP ökade samtidigt från år 2000 och fram till årsskiftet 2015 (senast tillgängliga data) från ca 890 miljoner EUR till ca 1 270 miljoner EUR. Även om hänsyn tas till befolkningsökningen, innebär detta en växande åländsk per capita-inkomst, från ca 29 200 EUR/person till dryga 34 800 EUR/person.

Den växande befolkningen, arbetsmarknaden och makroekonomin förutsätter betydande satsningar i form av nybyggda bostäder och arbetsplatser och till dem kopplad infrastruktur samt annan nödvändig teknisk försörjning och service. Som exempel kan nämnas att den nyproducerade bostadsytan under perioden 2000–2016 uppgick till mer än 300 000 m². Till detta kommer så den övriga nybyggnationen inom den offentliga och kommersiella sektorn med vidhängande fysisk infrastruktur.

Enligt gällande befolkningsprognoser (ÅSUB) kan den åländska befolkningen komma att växa med 4 500 personer under de kommande 15 – 20 åren. Antalet ålänningar i arbetsför ålder (arbetskraften) växer samtidigt med ca 2 000 personer. Om sysselsättningsgraden kan bibehållas på samma höga nivå som idag (75–80 % av arbetskraften), skulle detta indikera 1 500 nya arbetsplatser/sysselsatta. Med nuvarande trender mot allt större bebyggd yta per boende och arbetsplats (inkl. markanvändning för transport, kommunikationer och tekniska försörjningssystem) skulle detta innebära att de exploaterade markytorna på Åland skulle behöva öka med minst 15–20 procent jämfört med idag.

Samtidigt står det klart att Ålands samlade mark- och vattenarealer inte kommer att öka på motsvarande sätt. Detta gäller t ex för den produktiva jordbruksmarken och skogsarealen, för de för rekreation och biologisk mångfald så viktiga gröna och blå ytorna, för dricksvattenresurserna, för öppna landskap och kulturmiljöer och för tillgången till attraktiv tomtmark i goda kommunikationslägen. I samtliga ovan nämnda fall kommer den framtida tillgången på dessa för samhällsutvecklingen så viktiga markbundna resurser i bästa fall vara oförändrad – i sämsta fall, genom ökad exploatering och andra miljöhot – gradvis krympande.

Var sker tillväxten?

Ett ekonomiskt och befolkningsmässigt växande Åland med begränsade markresurser gör det önskvärt att bebyggelseexpansionen blir så väl avvägd som möjligt med avseende på samhällets tillväxtbehov och (begränsade) markbundna resurser. Det gäller att så långt som möjligt optimera de för samhällsutvecklingen viktiga synergieffekterna mellan bostäder, arbetsplatser, transportsystem, teknisk försörjning, viktiga natur- och kulturmiljöer, värdefull jordbruksmark m.m.

En central fråga är därmed *var* den tillkommande bebyggelsen och fysiska infrastrukturen hamnar. Lokaliseringsmönstret hos ett så pass stort tillskott av byggd miljö med vidhängande infrastruktur som

det här handlar om påverkar nämligen förutsättningarna för, och den långsiktiga hållbarheten hos, den framtida samhällsutvecklingen. Den nytillkommande bebyggelsens lokalisering påverkar även balansen mellan – och de framtida utvecklingsförutsättningarna för – Ålands kommuner, delområden och regioner.

Som framgått tidigare i denna rapport (se särskilt kap. 3, 4 och 10) har den tillkommande befolkningen och arbetsplatserna (med relaterad fysisk infrastruktur) sedan lång tid tillbaka dominerats av två nära sammanhängande lokaliseringstrender.

Den första trenden handlar om att *en allt större del av befolkningen och den ekonomiska aktiviteten lokaliseras till Ålands centrumområde*, d.v.s. Mariehamn med angränsande närområden i framför allt Jomala. Samtidigt har det, särskilt under de senaste decennierna, skett en *intern decentralisering inom centrumområdet* där huvuddelen av bebyggelseexpansionen skett i ett mera utspritt mönster i de angränsande delarna och byarna i Jomala såsom Vesterkalmare (Solberget, Kalmsta och västra delen av Kalmarnäs), Dalkarby/Sviby (området runt köpcentret Maxinge med Fågelberget), Möckelö samt även i en ”korridor” längs huvudvägen norrut mot Finström/Godby. Kartorna 7 (sid. 26) och 37 (sid. 89) ger en tydlig bild av tillväxtens och bebyggelseexpansionens starka fokus på markytorna inom och i utkanten av det åländska centralområdet med anslutande huvudvägar.

Den andra övergripande lokaliseringstrenden handlar om ett betydligt mer *decentraliserat mönster av i glesbygden utspridd nytillkommande bostadsbebyggelse*. Den här typen av decentraliserad, över lag förhållandevis gles, bebyggelseexpansion har i allt väsentligt skett i lägen runt om på fasta Åland med goda möjligheter till daglig pendling till centrumområdet i Mariehamn med omnejd. Ett typiskt exempel på den här typen av spridd bostadsbebyggelse redovisas på Karta 30 (sid. 82).

Den i glesbygdslägen nytillkommande bebyggelsen utgörs främst av fristående egnahemshus belägna inom vad som i praktiken är en sammanhängande åländsk arbetsmarknads- och pendlingsregion med Mariehamn som ekonomiskt drivande centrum. De delar av Åland där daglig pendling till det centrala arbetsplatsområdet på grund av långa (tids-)avstånd är svårt, d.v.s. skärgårdsregionen (med undantag för Vårdö och i viss mån även Föglö), har därför i huvudsak stått utanför denna typ av glesbygdsbaserad bebyggelseexpansion.

Kombinationen av ett till Mariehamn med omnejd starkt koncentrerat arbetsplatsutbud och en regionalt betydligt mer utspridd bostadsbebyggelse generar växande trängsel och konkurrens om lämplig mark i centrala lägen, samt en omfattande (i huvudsak bilburen) arbetspendling. De till Ålands centrala arbetsplatsområde och kommersiella centrum starkt koncentrerade dagliga pendlingen framgår av Karta 18 (sid. 54).

En annan märkbar effekt av dessa två ”tunga” lokaliseringstrender är en gradvis *marginalisering av de i förhållande till centrumområdet mest avlägsna kommunerna och kommundelarna*, och då framför allt i skärgårdsregionen. De begränsade möjligheterna till daglig arbetspendling i kombination med ett likaledes magert utbud av lokala arbetsplatser leder till ett stagnerande – i värsta fall krympande – befolkningsunderlag, vilket i sin tur minskar underlaget för den offentliga och kommersiella servicen, något som ytterligare reducerar inflyttningen, o.s.v. i en långsiktigt negativ befolkningsmässig, ekonomisk och social trend.

Tre övergripande utmaningar

Även om de senaste decenniernas åländska tillväxt inte skulle fortsätta på samma nivå som tidigare (vilket är fullt möjligt), så finns det idag inget som tyder på att lokaliseringsmönstret för den tillkommande bebyggelsen i något mer väsentligt avseende skulle avvika från nuvarande trend – åtminstone inte utan idag svårförutsedda förändringar i ålänningarnas ekonomi och livsstil och/eller

p.g.a. någon form av större kommunikationstekniska genombrott. Och även om lokaliseringen av den nytillkommande bebyggelsen skulle förändras kvarstår det faktum att den idag befintliga bebyggelsen kommer att dominera Ålands regionala struktur under många decennier framåt.

Det här betyder att den framtida bebyggelseutvecklingen och markanvändningen står inför flera utmaningar. Sett ur ett hållbarhetsperspektiv framstår tre utmaningar som särskilt viktiga. Dessa gäller, förutom den ekonomiska, sociala, ekologiska och miljö- och klimatmässiga hållbarheten, även den långsiktiga överlevnaden för de lokalsamhällen och regioner som tenderat att hamna utanför den åländska tillväxtens kärnområden.

Den första av dessa tre utmaningar gäller *balansen mellan, och konkurrensen om, olika typer av framtida markbehov*. Något förenklat handlar utmaningen här om att säkra tillgången på mark för nytillkommande bebyggelse (boende, arbete och service) i attraktiva lägen med god kommunikationsmässig och övrig teknisk infrastruktur utan att inkräkta på ur hållbarhetssynpunkt vitala värden såsom tillgänglig odlingsmark, öppna landskap, grön- och blåstrukturer (med stränder), biologisk mångfald, tillgängliga dricksvattenresurser samt viktiga kultur- och fornminnesmiljöer.

Den andra utmaningen med starka kopplingar till den framtida markanvändningen gäller *den regionala balansen mellan boende och arbetsplatser*. Dagens lokaliseringsmönster – med ett geografiskt koncentrerat arbetsplatsutbud i kombination med en förhållandevis ”slumpmässigt” utspridd bostadsbebyggelse – genererar en växande, ur klimat- och miljösynpunkt, problematisk åländsk arbetspendling. Det kan även leda till fördyringar och bristande effektivitet i utbyggnaden av de kommunala och tekniska försörjningssystemen. Utmaningen är här att kunna erbjuda exploateringsbar mark i attraktiva lägen som samtidigt reducerar behovet av den idag snabbt växande bilburna pendlingsvolymen – inte sällan med två bilar per hushåll.

Den tredje stora framtidsutmaningen med koppling till markanvändning och regional struktur handlar om *de långsiktiga utvecklingsmöjligheterna*, och därmed också den sociala och ekonomiska hållbarheten, *för Ålands mest perifera och glest bebyggda delar*. Utmaningen är här att säkra en framtida transport- och annan fysisk infrastruktur (inkl. för ny bebyggelse lämpliga markområden) som väsentligt ökar möjligheterna till inflyttning och företagsetableringar inom fasta Ålands mer perifera kommuner samt, framför allt, i skärgårdsregionens kommuner.

Aktuella utvecklingsbehov

Bebyggelse och fysisk infrastruktur är att betrakta som ”långlivade generationsprojekt”, varför olika insatser för att hantera de ovan diskuterade utmaningarna alltid måste ses i ett längre tidsperspektiv. Det långa perspektivet får emellertid inte skymma de viktiga förnyelse- utvecklingsbehov som redan i närtid behöver hanteras.

Det finns idag flera mer eller mindre akuta behov av utveckling och nyinvesteringar i Ålands byggda miljö och fysiska infrastruktur. Förnyelse- och åtgärdsbehoven finns framför allt inom följande sektorer och policyområden (utan inbördes rangordning):

- Mark för bostäder och arbetsplatser (inklusive tung industri)
- Odlingsbar jordbruksmark
- Sammanhängande gröna ytor, vatten och stränder
- Infrastruktur för persontrafik och transporter
- Infrastruktur för tekniska försörjningssystem

Eftersom det mesta tyder på att tillväxten av den åländska befolkningen och ekonomin kommer att fortsätta stå kommunerna, och då särskilt de inom Ålands centrala delar, inför betydande utmaningar när det gäller att hitta lämplig mark för den tillkommande bebyggelsen och infrastrukturen. En omständighet att ta i beaktande är här att den för ny bebyggelse mest attraktiva och kommunikationsmässigt tillgängliga marken i vissa fall också utgör en del av Ålands bästa markresurser för de areella näringarna. Detsamma kan sägas om flera ur rekreations- och miljösynpunkt viktiga grönområden, stränder och vattenområden med stor attraktionskraft för ny (bostads-)bebyggelse.

Det behövs med andra ord en väl genomtänkt regional strategi i syfte att kanalisera den för den framtida utvecklingen så kritiskt viktiga nybebyggelsen till områden som fungerar väl i förhållande till övriga för hela Åland viktiga markanvändningsbehov. De problem som kan uppstå i avsaknad av en sådan strategi belyses i rapportens Kapitel 2, 6 och 7 ovan.

Betydande utmaningar och åtgärdsbehov finns därtill inom kommunikations- och transportsektorn, samt för stora delar av de idag så kritiskt viktiga tekniska försörjningssystemen. Beträffande de vägburna kommunikationerna finns idag en del brister när det gäller kollektivtrafikutbudet, samt även besvärande flaskhalsar och begränsningar för nyttotrafiken (godstransporterna), något som framgår av genomgången i rapportens Kapitel 8. Det sjöburna transportsystemet (skärgårdstrafiken) står inför sina egna problem, med stora behov av anpassning av ruttnät, tonnage och trafikservice till dagens och morgondagens skärgårdsbors behov.

De mest omedelbara utvecklingsbehoven finns dock inom de tekniska försörjningssystem som idag är helt avgörande för ett väl fungerande – och hållbart – samhälle. Det handlar här om el- och energidistributionsnät, dricks- och avloppsvattensystem, avfallshantering samt olika typer av IKT-nätverk. I praktiken är det ofta den här typen av tekniska system och nätverk som säkrar de nödvändiga kopplingarna mellan olika typer av markanvändning och som även binder samman människor och verksamheter i olika kommuner, lokalsamhällen och regioner.

De senaste decenniernas ekonomiska och befolkningsmässiga tillväxt har genererat kapacitetsproblem inom det tekniska försörjningssystemet. Förnyelsebehovet har även påverkats av den nytillkommande bebyggelsens markanvändning och regionala struktur. Som exempel kan nämnas avloppsvattensystemet där ett antal pumpstationer behöver säkerhetsförbättrande åtgärder, såsom bräddningslarm. Man brottas även med problem med läckande ledningar, dagvattenläckage och en glesbebyggelse där många privata avlopp inte uppfyller dagens miljökrav. Ett annat näraliggande exempel är omhändertagandet av avfallet där man har svårt att klara av delar av den växande avfallsmängden såväl som logistik och hantering. Ett tredje exempel är elförsörjningen där växande konsumtionsvolym, stora fluktuationer i förbrukningen samt produktionen av lokal och förnyelsebar energi kräver nyinvesteringar i flexibla, s.k. ”smarta”, elsystem.

Samtliga dessa ur hållbarhetssynpunkt mer eller mindre vitala tekniska försörjningssystem kräver kontinuerligt underhåll och nysatsningar för att hålla jämna steg med de behov och de markanvändnings- och lokaliseringmönster som samhällsutvecklingen ger upphov till, något som framgår mera i detalj i rapportens Kapitel 9.

Potentiella markanvändningskonflikter

De mer övergripande och långsiktiga samhällsutmaningarna, tillsammans med de mer omedelbara infrastrukturella utvecklings- och markanvändningsbehoven, indikerar en i framtiden gradvis växande konkurrens mellan olika typer av exploaterings- och markanvändningsbehov. De potentiella konflikterna handlar främst om det växande markbehovet för nytillkommande bebyggelse och

infrastruktur i förhållande till behovet att säkra de mark- och vattenområden som behövs för aktiv odlingsmark samt övriga för befolkningens levnadsstandard och hälsa viktiga naturgivna resurser.

Om man inte kan länka in expansionen i en väl fungerande regional struktur där de olika samhällsfunktionerna genom sin lokalisering och sina olika typer av markanvändning stödjer och kompletterar varandra, så riskeras på sikt ur ekologisk och miljömässig hållbarhetssynpunkt skadliga konflikter om användningen av de begränsade åländska mark- (och vatten-) resurserna.

Konkurrens och konflikter kring användningen av marken kan på sikt även hämma den framtida ekonomiska tillväxten, t ex i form av bostadsbrist, ökade markpriser, brist på lämplig mark för areella näringar och ytkrävande företag, dåligt sammanhängande och dyr infrastruktur, minskande tillgång på för fritidsliv (och turism) attraktiva kultur- och naturmiljöer m.m.

12. Resurser och planeringsberedskap

Ansvar, beredskap och gällande lagstiftning

De i föregående kapitel diskuterade regionala utmaningarna och markanvändningsbehoven måste på något sätt hanteras av i sammanhanget relevanta aktörer inom den offentliga och privata sektorn. För Ålands del gäller detta, förutom de ansvariga inom landskapsregering, lagting och kommuner, även en rad olika företag inom markexploatering, bygg, infrastruktur och teknisk försörjning. Hushållen och deras efterfrågan på mark för boende och fritid spelar självfallet också en viktig roll för bebyggelseutvecklingen.

Det är med andra ord en kombination av efterfrågan hos hushåll, näringsliv och byggföretag i samspel med den offentliga sektorns regelverk och planeringsinstrument som i praktiken avgör hur Ålands framtida bebyggelse med vidhängande infrastruktur kommer att utformas.

Det är därmed bara i nära samverkan mellan privata initiativ och offentlig styrning som en långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling av det åländska samhället och dess olika regioner kan uppnås.

Vad kännetecknar god planeringsberedskap?

God planeringsberedskap handlar om ansvariga offentliga aktörer som är väl förberedda på att med rätt infrastruktur och markresurser tillmötesgå näringslivets och hushållens etablerings- och nybyggnadsbehov. Den offentliga sektorns aktörer på Åland är primärt landskapsregeringen och kommunerna, men även en del offentligt (del-) ägda bolag med ansvar för de tekniska försörjningssystemen (dricksvatten, avlopp, avfall, energi och IKT).

Enligt det svenska Boverket består en god utvecklings- och planberedskap i huvudsak av tre centrala ingredienser,³⁶ nämligen:

- Markberedskap – Finns det ett för ändamålet lämpligt markägande, eller strategi för mark som är lämplig att förvärva?
- Strategisk beredskap – Hur hanteras planeringen: finns det framtagna styr- eller strategidokument som är relevanta för planprocessen?
- Resurs- och organisationsberedskap – Tillgänglig personalstyrka och kompetens

För *god planeringsberedskap* krävs bra tillgång på för ändamålen lämplig mark, väl fungerande styr- och strategidokument som leder utvecklingen i en önskad riktning, samt tillräcklig personal med rätt sakkunskap.

En *låg planeringsberedskap* innebär istället brist på strategier och styrdokument för markanvändning och byggande, avsaknad av lämplig mark eller av strategier för att säkerställa tillgången på exploateringsbar mark, samt i förhållande till behoven alltför små personresurser.

Planeringsansvaret på den övergripande nivån

Landskapsregeringen har en viktig roll när det gäller den övergripande regionala utvecklingen och med den sammanhängande markanvändningsfrågor. Förutom det allmänna tillsynsansvaret för att kommunernas verksamhet och fysiska planering följer rådande lagstiftning, ändamålsenlighet och regelverk, har regeringen även rätt att fatta bindande beslut rörande utvecklingen av vissa särskilt

³⁶ Kommunernas planberedskap, Boverket 2012.
(<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2012/kommunernas-planberedskap.pdf>)

centrala samhällsfunktioner. Dessa är i huvudsak inriktade på för hela samhället viktig infrastruktur inom kommunikation (trafiknät, flygfält och hamnar), energiproduktion och energiöverföring samt avfallshantering.

Därtill kan landskapsregeringen utfärda rekommendationer gällande markanvändning för näringsliv, rekreation och fritid, naturskydd samt landskaps- och byggnadsvård. Till uppgifterna hör även att utöva allmän tillsyn och bistå kommunerna i deras planläggning, samt att övervaka att regeringens beslut och rekommendationer beaktas i kommunernas arbete med planläggning och markanvändningsfrågor. Regeringen har också ett övergripande ansvar för den offentliga förvaltningen av Ålands samlade mark- och vattenresurser.

Planeringsansvaret på sektornivå

Landskapsregeringen har även ett mera direkt eget planeringsansvar för utvecklingen inom flera av de samhällssektorer som på olika sätt är kopplade till markanvändningen och den fysiska infrastrukturen. Det handlar här främst om regeringens infrastrukturavdelning, miljöbyrå och kulturbyrå. Därtill har Fastighetsverket en roll genom förvaltning av fastigheter och viss markskötsel.

Infrastrukturavdelningen ansvarar för upprätthållande av landskapets trafiksystem vilket innefattar både landskapsägda vägar och skärgårdstrafiken, plan- och bygglagsfrågor, bostadsärenden, el- och energifrågor samt geografiska informationssystem (GIS). Avdelningen ansvarar även för expropriationsfrågor.

Kulturbyrån har det övergripande ansvaret för lagstiftningsutvecklingen och förvaltningen av kulturarvet, tillhandahållande av relevant sakkunskap och handläggande av ärenden inom området.

Miljöbyrån har till uppgift att utveckla lagstiftningen, samordna och följa upp utvecklingen inom verksamhetsområdet, och handlägger ärenden inom ansvarsområdena klimat, avfall, miljöskydd, biologisk mångfald, djurhälsa, vattenvård och livsmedelssäkerhet.

Fastighetsverket har besittningsrätt till huvuddelen av landskapets Ålands fasta egendom, och förser regeringens olika verksamheter och myndigheter med lämpliga fastigheter. Även skötseln av kulturhistoriska fastigheter och naturreservat ingår i verkets uppdrag.

Den kommunala nivåns planeringsansvar

Det är i hög grad upp till de åländska kommunerna att själva välja hur man vill arbeta med planerings- och markanvändningsfrågorna. Om man ser till hur kommunerna i allmänhet (även utanför Åland) brukar arbeta med planfrågorna framstår följande typer av mål och insatser som särskilt vanliga:

- Säkra tillgången på mark och/eller beredskap för markförvärv för bostadsbebyggelse
- Säkra tillräckligt antal potentiella bostäder, affärs- och industritomter i aktuella detaljplaner
- Reducera tiden för ett företag att få tillgång till mark efter anmält behov
- Ta fram riktlinjer/ strategier som underlättar framtida markanvändning
- Säkra tillräckliga personalresurser för att handlägga planärenden inom rimlig tid
- En aktiv användning av kommunöversikten som vägledande, mer långsiktigt, strategidokument

Nivån och kvaliteten på kommunernas hantering av sin dagsaktuella markanvändningssituation och mer långsiktiga fysiska strukturutveckling påverkas av många olika faktorer, allt från storleken på kommunen och dess personella resurser och prioriteringar inom kommunala förvaltningen till befolkningsförändringar och inflyttning.

Förändringar i lagstiftning och planeringsansvar

Landskapsregeringens och kommunernas roll och ansvarsfördelning i planläggningsfrågor har förändrats över tid genom regleringar i lagstiftning. Innan år 1995 fanns ett regionplanekontor med syfte att bedriva en övergripande planering³⁷ samt ett planeringsråd. År 1995 revideras lagstiftningen och en del av det tidigare tillhörande landskapsregeringens planeringsansvar tillfördes istället kommunerna, och kravet om att alla kommuner ska upprätta kommunöversikter lades till.

År 2008 reviderades plan- och bygglagen, bland annat med den ändring att samtliga kommuners planer inte längre behöver granskas eller fastställas av landskapsregeringen, vilket tidigare var fallet. Därtill överfördes kommunöversiktslagen till plan- och bygglagen (se vidare nedan!).

Landskapsregeringens planeringsansvar har således successivt minskat och istället gradvis ökat inom kommunerna. Från 1.1.2018 ska dock kommuner alltid samråda med regeringen under planeringsprocessen, en ändring som syftar till att underlätta arbetet med planläggningsfrågor för kommunerna, och som i viss mån åter ökar regeringens roll i planläggningsfrågor.

Plan- och bygglagens stadganden

Det är den åländska plan- och bygglagen (PBL) som utgör den huvudsakliga legala grunden för fysisk planering, markanvändning och byggande på Åland. Därtill kommer även övrig relevant lagstiftning som på olika sätt berör eller reglerar markanvändningen inom olika sektorer (t ex miljölagstiftning, fornminnen, vattenskydd och liknande). För närvarande pågår en revidering av den åländska plan- och bygglagen.

Enligt PBL är det kommunerna som beslutar om planläggning av användningen av mark och vatten i form av ett s.k. *kommunalt planeringsmonopol*. Alla kommuner ska enligt PBL ha en aktuell och för kommunen heltäckande *kommunöversikt* som motsvarar en kommunal översiktsplan.³⁸ I Mariehamn finns en generalplan som fungerar som en översiktlig plan för markanvändningen inom staden.

Kommunöversikten ska ge vägledning för beslut om mark- och vattenområden och hur bebyggelsen ska användas, förändras och bevaras, samt ange inriktning för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön inom kommunen. Regleringen av markanvändningen sker genom general- och detaljplaner. Kommunöversikten är ett vägledande dokument.

Enligt PBL kan kommunerna också anta en *byggnadsordning*, vilket är ett stödande dokument som utgår ifrån de lokala förhållanden som är nödvändiga att ta hänsyn till. Det kan beröra skydd av natur- och kulturvärden, tomters placering, VA-försörjning m.m.

Landskapsregeringen antog år 2011 ett modellförslag till *reviderad kommunal byggnadsordning*.³⁹ Några centrala punkter i modellen är placering av byggnader och anläggningar, byggande utanför detaljplaneområde, områden i behov av planläggning, vattenförsörjning, placering av vindkraftverk och byggande på områden med särskilda begränsningar. Sedan den nya modellen togs fram har flertalet kommunerna uppdaterat sina byggnadsordningar.

³⁷ Enligt LL 1974:67 om fysisk och ekonomisk planering.

³⁸ LL 2008:102 4 §.

³⁹ Modell för byggnadsordningar 2011.

(<http://www.regeringen.ax/sites/www.regeringen.ax/files/attachments/page/modell-byggnadsordning-30-08-2011.pdf>)

Regeringens planeringsberedskap

Landskapsregeringens planläggning och förvaltning ansvarar för de grundläggande utvecklings- och tillväxtförutsättningarna för hela det åländska samhället. Man har därmed ett centralt ansvar både för framtagning och tillämpning av nödvändig lagstiftning rörande mark- och vattenanvändningen, liksom även för projektering och byggande av trafikförbindelser, regional energidistribution och säkrande av skyddsområden med höga värden. Landskapsregeringen innehar dessutom fast egendom i form av både byggnader, mark, skog och vatten.

Väg- och trafiksektorn

Inom infrastrukturavdelningens ansvarsområde finns för närvarande en god markberedskap eftersom man äger merparten av den i sammanhanget relevanta marken. Man har även enligt gällande lagstiftning rätt att utnyttja nödvändig (privatägd) mark i direkt anslutning till det (huvud-)vägnät som man ansvarar för. I detta fall är det regeringens budgetskrivningar (emellanåt även antagna meddelanden till lagtinget) som motsvarar sektorns mest centrala styr- och strategidokument. Därtill finns årliga verksamhetsplaner. Vid all nybyggnation inom sektorn görs natur- och kulturinventeringar i samverkan med berörda byråer inom landskapsregeringen. Politiska prioriteringar påverkar även, t ex var utbyggnaden av GC-nätet bör göras.

Sektorns strategiska planeringsberedskap är därmed grundad i gällande lagstiftning samt ett sedan gammalt etablerat sätt att samarbeta kring planering och byggande av nya väg- och infrastrukturprojekt. Resurs- och organisationsberedskapen är tillfredställande. Den reduktion i infrastrukturavdelningens personal som skett under senare år har i huvudsak kunnat ersättas med resurser för upphandling av externa konsulttjänster.

Kulturmiljöer och fornminnen

Kulturbyrån har det övergripande ansvaret för förvaltningen av kulturarvet och lagstiftningsutvecklingen, samt för sakkunnig handläggning av olika ärenden inom sitt område. Landskapsregeringen har under en längre period inlöst ett antal fastigheter i syfte att skydda fasta fornlämningar (ofta av den karaktären att nyförvärven är belägna i områden med betydande exploateringsplaner), även om det förstås sker en bedömning från fall till fall.

Det finns för närvarande inga aktuella styr- eller strategidokument framtagna inom kulturbyrån. Detta kan dock komma att bli aktuellt eftersom man inte längre har möjlighet att själva bereda nyförvärvsärenden. Den strategiska planeringsberedskapen inom sektorn är grundad i gällande lagstiftning, då främst genom landskapslagen om skydd av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse samt lagen om fornminnen.

I kulturbyråns uppdrag ingår även tillsyn till fasta fornlämningar och bebyggda kulturmiljöer vilka i många fall även berör andra instanser och aktörer, något som kräver betydande arbetsinsatser. Byråns resurs- och organisationsberedskap i förhållande sina arbetsuppgifter är därmed inte tillfredställande.

Havsplanering och vattenlagstiftning

Man har på EU-nivån kommit överens om att samtliga medlemsstater ska ha tagit fram en fungerande plan för sina havsområden senast år 2021. Landskapsregeringen har ansvaret för att det tas fram en sådan plan för de åländska havsvattnen och ett förslag till havsplanering (i vattenlagen) är antaget av lagtinget. Planen ska vara riktgivande för kommuner och andra myndigheter när det gäller utnyttjandet

av de miljö- och andra resurser som havet erbjuder. Havsplaneringen innefattar både kustvatten och marina vatten som tillhör landskapet Åland.⁴⁰

I planen ska nutida och framtida verksamheter, användningsområden och intressen relevanta för havsmiljön och planen identifieras. Havsplaneringen ska även beakta samspelet mellan land och vatten/hav. Med en sådan plan skapas förutsättningar för en god planberedskap för verksamheter och intressen vid både kust och marina vatten.

Fastigheter, mark, skog och vatten

Det är Fastighetsverket som har besittningsrätten till huvuddelen av landskapets Ålands fasta egendom. Det huvudsakliga syftet är att förse regeringens verksamheter och myndigheter med för ändamålen lämpliga fastigheter. I Fastighetsverkets verksamhet ingår även skötsel av kulturhistoriska fastigheter och naturreservat. Sammanlagt finns det ca 400 byggnader och anläggningar inom verksamheten. Fastighetsmassan består av totalt 5 230 hektar land (ca 3,3 av Ålands landområde) och 30 750 hektar vatten (ca 26 procent av Ålands totala vattenområde).

Miljö- och naturskydd

Det övergripande ansvaret för miljölagstiftningsutvecklingen och förvaltningen av naturen har miljöbyrån. Markanvändningen styrs delvis av miljölagstiftningen, i vissa fall direkt och i andra fall mera indirekt. Mycket av miljölagstiftningen har sina grunder i olika EU-direktiv.

Naturvårdslagstiftningens bestämmelser om skydd av hotade och särskilt värdefulla naturtyper och arter innebär i vissa fall att markanvändningen begränsas. Den viktigaste planen för skydd av värdefulla naturtyper och arter är naturskyddsprogrammet *Natura 2000*. I de flesta fall skyddas områdena genom att naturreservat inrättas. Även annan miljölagstiftning innehåller viss styrning av verksamheter, exempelvis att styra bort luftförorenande verksamheter från bostadsområden. Den strategiska planeringsberedskapen är därmed huvudsakligen grundad i gällande lagstiftning.

Det finns ett behov av bättre underlag för skyddet av naturtyper och arter, och därför genomförs varje sommar inventeringar och utredningar över hotade livsmiljöer och arter i syfte att skydda dessa. Under år 2016 inventerades artbeståndet i flera naturreservat och en våtmarksutredning påbörjades. Det håller även på att tas fram en åländsk s.k. ”röd lista”, som utgörs av de arter som kan anses som direkt hotade. Resurs- och organisationsberedskapen är tillfredsställande, men med mera resurser skulle ännu bättre och snabbare resultat kunna åstadkommas.

Kommunernas planeringsberedskap⁴¹

Kommunerna har ett centralt ansvar gällande användningen av mark och vatten inom den egna kommunen. Vid planläggning och bygglovsärenden ska kommunen även iaktta annan lagstiftning som relaterar till användning av mark och vattenresurser. *Kommunöversikten*, obligatorisk för varje kommun, har som främsta ändamål att ge vägledning (icke bindande) för beslut i plan- och byggfrågor. Det är kommunfullmäktige som ska anta kommunöversikten som ses över eller vid behov uppdateras minst vart femte år. Översikten har även till syfte att informera kommunens invånare om hur kommunfullmäktige planerar den långsiktiga utvecklingen av kommunen.

⁴⁰ Det finns en klassificering av olika vattenområden genom EU:s ramvattendirektiv (2000/60/EG) som skiljer på kustvatten och öppet hav. Ca en fjärdedel av allt åländskt vatten motsvarar ytterskärgård, se karta 4 (sid.18) i kapitel 2.

⁴¹ Som underlag för detta avsnitt har ett antal intervjuer med kommunerna gjorts, per telefonsamtal och e-mail. Information har också hämtats från kommunernas hemsidor, där bland annat detaljplanerade tomter redovisas, samt från officiella mötesprotokoll från byggnadsnämnder och kommunfullmäktiges sammanträden.

Generalplaner kan upprättas för delar av kommunen, som då anger principerna för den eftersträvande utvecklingen inom ett visst område eller stadsdel. Generalplanen har rättsverkan och ska därför följas t ex då detaljplaner för det aktuella området utarbetas.

Beredskapen inom byggande och detaljplanering varierar

Det kommunala bostadsbyggandet skiljer sig åt mellan de olika kommunerna med avseende på ansvarsfördelningen och aktivitetsnivån hos de offentliga respektive privata aktörerna. I vissa kommuner dominerar sålunda privata initiativ helt. Den kraftiga expansionen av bostäder och företag i Jomala har exempelvis huvudsakligen skett genom privata markexploateringsinitiativ. I Mariehamn byggs det både genom privata initiativ (byggfirmor och enskilda hushåll) samt genom av staden ägda Marstad, som i dagsläget förvaltar ca 600 bostäder runtom i Mariehamn.

De flesta kommuner har åtminstone en del egna bostadsutvecklingsprojekt och planerade bostadsområden vid sidan av en varierande grad privat byggande. Flera kommuner har även reserverad mark för industri och liknande verksamheter. Många av kommunerna uppger också att ärenden kring mark för industri och liknande prioriteras högt om de dyker upp – även om det inte skulle finnas någon färdig detaljplanering av de berörda markområdena.

Det finns för många kommuner några gemensamma nämnare gällande bostadsbyggandet och var detaljplaner huvudsakligen tas fram. För det första fokuserar flertalet kommuner på att utveckla områden inom eller i direkt anslutning till sina kommuncentra då det finns målsättningar och önskemål om att utveckla redan befintliga bebyggelseområden och kommunkärnor. Två exempel är Godby i Finström och Söderby i Lemland. Därtill finns, för det andra, i de flesta kommuner ett aktivt strandnära byggande. Strandtomter är fortsättningsvis attraktiva och i vissa regioner och kommuner är det i stort sett enbart dessa som efterfrågas. Detta gäller exempelvis i Vårdö. Hammarland och Eckerö är två kommuner med en förhållandevis omfattande markberedskap för nya bostäder och detaljplanering både i centrum och strandnära områden.

Förutom detaljplaneringen sker även viss delgeneralplanering, då främst i områden med högre tryck på markanvändningen. Större delen av Godby med omnejd omfattas exempelvis av delgeneralplaner, liksom delar av Jomala och Geta (Vestergeta by), delar av Sund, Söderby i Lemland med omnejd.

Den strategiska beredskapen

Den strategiska planberedskapen inom kommunerna handlar närmast om kommunöversikten och byggnadsordningen. Dessa fungerar som en form av ”strategiska dokument” för kommunens planläggning och markanvändning. Hur aktuella dessa är och hur de används varierar. De flesta kommunöversikter är äldre än fem år och fungerar i praktiken mera som ”vilande dokument” än som faktiska styr- och strategiinstrument för kommunernas planläggning och framtida markanvändning.

Det finns ett fåtal kommuner som ännu inte tagit fram en kommunöversikt, och några vars översikter inte antagits av kommunfullmäktige. Jomalas kommunöversikt färdigställdes år 2015 och är således relativt nyligen uppdaterad. Saltvik håller för närvarande på att arbeta fram en kommunöversikt. Kökar har aktualiserat sitt behov av en sådan översikt. I flera kommuner har initiativ tagits för att revidera kommunöversikten, men som sedan blivit framskjutet genom beslut i kommunfullmäktige.

Av alla kommunöversikter eller i Mariehamns fall generalplan⁴² är det Mariehamn som mera systematiskt lyfter fram och beskriver de mer övergripande målsättningarna för, och inriktningen på, kommunens framtida markanvändning.

En majoritet av de åländska kommunerna har reviderat sina byggnadsordningar under de senaste fem åren, d.v.s. efter att landskapsregeringen tog fram en uppdaterad mall för dess innehåll. Sammanfattningsvis kan sägas att byggnadsordningarna överlag är mer uppdaterade än kommunöversikterna, och att den strategiska beredskapen hos majoriteten av kommunerna är begränsad p.g.a. brist på aktuella kommunöversikter.

Resurs- och organisationsberedskap

Det är de byggnadstekniska nämnderna i respektive kommun som handhar olika byggärenden och beviljar byggnadslov. Därtill finns en byggnadsinspektion inom varje kommun, ofta bestående av en byggnadsinspektör.

Mariehamns stad har ett stadsarkitektkansli och en byggnadsinspektion. Jomala har en planläggare och Finström en planerings- och utvecklingschef. Tidigare fanns ett för landskommunerna ett gemensamt områdesarkitektkontor, men det är som nämnts ovan nedlagt sedan år 2016.

Det finns därmed en viss resursberedskap, samtidigt som flera kommuner ändå anser att bygglovsprocesserna tar längre tid än vad som skulle vara önskvärt. Detta gäller framförallt i de områdena med högt exploateringsstryck och många ärenden att hantera.

Kommunernas beredskap – den samlade bilden

Som framgått ovan varierar de åländska kommunernas markpolitik och hantering av byggnadsfrågorna. Vissa kommuner uppfyller ännu inte PBL-kravet på kommunöversikter och några kommuners byggnadsordningar är föråldrade. Flertalet kommuner saknar därmed uppdaterade instrument för en markanvändning med helhetsperspektiv och styrning av sin framtida bebyggelseutveckling.

I Tabell 4 nedan redovisas dagsläget när det gäller de åländska kommunernas planeringsberedskap i form av befintliga kommunöversikter och byggnadsordningar.

⁴² Mariehamn har en kommunöversikt från 1999 som motsvarar en sammanställning av fastställda detaljplaner och antagna delgeneralplaner, och en generalplan från år 2006, antagen men inte fastställd av fullmäktige. En fastställd generalplan är till skillnad från en kommunöversikt ett juridiskt dokument, de har således inte samma juridiska status.

Tabell 4: Kommunernas översiktsplaner och byggnadsordningar, nuvarande status.

Kommuner	Kommunöversikter	Byggnadsordningar (senast rev. version)
Brändö	Ja. Kommunöversikt från år 2002.	Godkänd 2015
Eckerö	Ja. Ett äldre utkast till kommunöversikt finns.	Godkänd 1989
Finström	Nej. Tidigare beslut om uppgörande av kommunöversikt finns (budgetbehandlingen 2013). Avvaktar till aktuell revidering av PBL är färdig.	Finns en äldre version, kommer uppdateras efter revideringen av PBL.
Föglö	Ja. Kommunöversikt från år 2000. Förslag om behandling i byggnads – och tekniska nämnden år 2013.	Godkänd 2013
Geta	Nej. Arbetet är sedan tidigare påbörjat men inte färdigställt.	Godkänd 2016
Hammarland	Nej.	Godkänd 2016
Jomala	Ja. Kommunöversikt från år 2015.	Godkänd 1986
Kumlinge	Ja. Kommunöversikt från 2004.	Godkänd 2016
Kökar	Nej. Har under år 2017 fattat beslut om uppgörande av kommunöversikt.	Godkänd 2014
Lemland	Nej. Arbetet påbörjat.	Godkänd 2013
Lumparland	Ja. Kommunöversikt från år 1999. Under revidering.	Godkänd 2013
Saltvik	Håller för närvarande på tar fram en översikt.	Godkänd 2016
Sottunga	Ja. Finns en icke antagen kommunöversikt från början på 2000-talet.	Godkänd 2016
Sund	Ja. Finns kommunöversikter uppdelade i 5 dokument för olika delar av kommunen.	Godkänd 2000
Vårdö	Ja. Finns en äldre version från 2000. Har anlitat konsult för uppdatering av kommunöversikten.	Godkänd 1985
Mariehamn	Ja. Kommunöversikt från år 1999. Mariehamn har en generalplan från år 2006. Stora delar av staden omfattas av stadsplaner (detaljplaner som anger förutsättningar för byggandet).	Godkänd 2014

Med utgångspunkt i ovanstående tabellsammanställning och redogörelse för situationen inom den åländska kommunsektorn i övrigt, kan man gruppera de olika kommunernas mark- och planeringsberedskap i följande tre grovt avgränsade huvudgrupper:

- Hög planberedskap – Aktuell kommunöversikt (gärna nyare än 5 år), aktuell byggnadsordning (nyare än 5 år), egen mark för detaljplanering.
- Medelgod planberedskap – Kommunöversikt/detaljplanerad mark för bostäder finns.
- Låg planberedskap – Saknar kommunöversikt och från kommunen detaljplanerad mark.

Mariehamn är idag den kommun som kan sägas ha den högsta planeringsberedskapen. Generalplanen är i fullmäktige antagen men inte fastställd, vilket innebär en svagare rättsverkan. Jomala har även en för åländska förhållanden relativt hög nivå på sin planberedskap. I Jomala saknas dock långsiktiga riktlinjer för markanvändningen i kommunöversikten. Kommunen har begränsad tillgång till egen mark för ny bebyggelse.

Behovet av bästa möjliga kommunala plan- och markberedskap aktualiseras i lägen med stor och växande efterfrågan på exploateringsbar mark för bostäder, industri eller annan bebyggelse. Detta gäller särskilt för Jomala och Mariehamn, men även i varierande grad för t ex Lemland, Finström och Saltvik. I skärgården finns idag en efterfrågan på ny bostadsmark främst i Kökar.

De flesta av Ålands kommuner har enligt ovanstående tredelade kategorisering en ”medelgod planberedskap”. Det finns därmed en (äldre, inte fullt så aktuell) kommunöversikt och/eller tillgång till någon form av detaljplanerad mark. Nästan alla kommuner har aktuella detaljplaner för bostäder, vissa kommuner även för industri och näringslivetableringar. Det är endast ett fåtal kommuner som saknar detaljplanerad mark för nytillkommande bostäder, såsom t ex Geta och Sottunga. I flera av kommunerna med lägre efterfrågan uppges att redan befintliga bostäder i stort täcker behovet. Omfattningen av bygglovsärenden i Mariehamn är emellanåt hög, och därmed följer en tidvis större arbetsbelastning.

Frånvaron av en antagen kommunöversikt betyder dock inte med nödvändighet att man inte arbetar strategiskt och mera långsiktigt med sin markanvändning. Finström arbetar till exempel aktivt med flera olika strategidokument med långsiktig inriktning och relevans för planläggningen. Kommunen har även beslutat att invänta resultatet av den pågående revideringen av PBL innan en kommunöversikt fastslås. Flera områden med större efterfrågan på bostadsmark är därtill generalplanerade.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att de åländska kommunerna har prioriterat tillgången till mark där efterfrågan är störst. Nästan alla kommuner kan för närvarande erbjuda detaljplanerad mark för bostäder och vissa även för handel, service och industri. Det ser däremot sämre ut när det gäller den strategiska styrningen (i form av kommunöversikter och liknande styrdokument) av den mer övergripande och långsiktiga markanvändningen i kommunerna.

Brister i utbudet på lämplig mark för bostäder och näringsliv (inkl. nödvändig infrastruktur och teknisk försörjning) riskerar att hämma kommunernas utveckling. Särskilt i de befolkningsmässigt mer expansiva kommunerna finns det därför ett behov av långsiktiga strategier för den framtida bebyggelseutvecklingen samt övrig markanvändning i syfte att förbättra tillväxt- och utvecklingsförutsättningarna.

Planeringsberedskapen inom den tekniska sektorn

Det finns ett flertal offentligt ägda och delägda bolag med ansvar för de tekniska försörjningssystemen (dricksvatten, avfall, energi och IKT). Överlag kan man säga att planeringsberedskapen inom de berörda sektorerna och myndigheterna under senare år kontinuerligt utvecklats och förbättrats.

Gällande *dricksvattenförsörjningen* handlar god beredskap bland annat om säkrad tillgång till vatten (av hög kvalitet), god förvaltning av tillgängliga dricksvattenresurser (inklusive skydd), reservkapacitet vid ”behovspucklar” samt tillgång till nödvatten vid eventuella större händelser och kriser. Den åländska befolkningen växer och vattenkonsumtionen ökar med fler anslutna hushåll som kräver ökad kapacitet i ledningarna. Det offentligt ägda Ålands Vatten har idag också viss beredskap för ökad kapacitet. Man arbetar därtill med de utvecklingen av de skyddsområden som säkrade dricksvattentäkter förutsätter. Det finns även en nyligen framtagen plan för nödvatten. Dock finns det inte några (officiella) reservvattentäkter vilket innebär en begränsning i den åländska beredskapen inom dricksvattenförsörjningen.

När det gäller *avloppsvattenförsörjningen* har landskapsregeringen tagit initiativ till en vatten- och avloppsplan för Åland som en del av det vattenåtgärdsprogram som för närvarande är under arbete. Syftet är att ta fram en långsiktig plan som beakta den åldrande VA-infrastrukturen och dess förnyelsebehov, liksom även klimatförändringarnas påverkan. Den långsiktiga strategiska beredskapen och markberedskapen kommer därmed att förbättras.

Energiförsörjningen har behov av en hög planberedskap eftersom konsumtionen, framför allt av el, trendmässigt ökar. Bättre beredskap behövs också vid eventuella större avbrott som ger omedelbara negativa samhällseffekter, inte minst inom näringslivet. Den nya finlandskabeln har dock påtagligt ökat graden av försörjningsberedskap gällande den importerade elen. När det gäller den egna åländska elproduktionen har vindkraftsbolagen flera projekt på gång, men på grund av dagens låga elpriser och osäkerhet kring framtida stödsystem kan planerna för närvarande inte förverkligas. Erfarenhet, kompetens och lämplig mark för utbyggnad av lokalproducerad energi i form av vindkraft finns idag på Åland.

Aktörerna inom den för den framtida åländska samhällsutvecklingen så viktiga *informations- och kommunikationssektor (IKT)* har en del aktuella utbyggnadsplaner, som regel då inom mer tätbebyggda områden med ett större antal potentiella anslutningar. IKT-infrastrukturen på Åland byggs kontinuerligt ut, dock inte med utgångspunkt i någon strategiskt genomtänkt plan, utan i allt väsentligt utgående från var den största efterfrågan finns.